CERNEN

Publicaţie editată de
Statul Major al Forţelor Aeriene

Nr.6 (77) ■ 2004

CER SENIN

PER ASPERA AD ASTRA

PUBLICAŢIE EDITATĂ
DE STATUL MAJOR
AL FORŢELOR AERIENE ROMÂNE

**CONSILIUL EDITORIAL
AL REVISTEI
"CER SENIN"**

Preşedinte

general-maior LAURENŢIU MAFTEI

Membri

general-maior CONSTANTIN ZAHARIA
general-maior CONSTANTIN CROITORU
general de brigadă MARINEL NICOLAE
general de flotilă aeriană LIVIU BURHALĂ
general de flotilă aeriană FĂNICĂ CÂRNU
general de brigadă NICULAE TABARCIA
general de flotilă aeriană ION ŞTEFAN
comandor VICTOR STRÂMBEANU
comandor VIRGIL RISTEA
comandor LAURENŢIU SIMIONESCU

Coperta 1

Ansamblul monumental consacrat aviatorilor ridicat în localitatea Feteşti

Coperta 4

L-39, o aeronavă apreciată de elevii şi instructorii de zbor de la Şcoala de Aplicaţie a Forţelor Aeriene

Redacţia "CER SENIN"

Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km. 10,5
sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: 021/231. 53. 82
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 222.04; C 1011.00

Ne puteţi vizita şi la www.roaf.ro/ro/cersenin

REDACTOR-ŞEF:
DUMITRU AMARIEI;

SECRETAR GENERAL DE REDACŢIE:
căpitan CRISTIAN PREDA;

REDACTORI DE RUBRICĂ:
locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU,
locotenent MIRCEA BARAC;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BÂNĂ,
NICOLAE RADU;

PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;

CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU;

FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU

TIPĂRIT LA
Royal Edimex

CER SENIN

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Up Search Folders History Move To Copy To Delete Undo Views

Address CUPRINS

CER SENIN
- Arhiva – www.roaf.ro
  - Nr. 1 (72) ■ APRILIE – 2004
  - Nr. 2 (73) ■ MAI – 2004
  - Nr. 3 (74) ■ IUNIE – 2004
  - Nr. 4 (75) ■ AUGUST – 2004
  - Nr. 5 (76) ■ SEPTEMBRIE – 2004
- Nr. 6 (77) ■ OCTOMBRIE – 2004
  - CUPRINS
    - AGENDĂ (4)
    - NATO – ÎN SCHIMBARE (10)
      - Rolul, compunerea și misiunile Comandamentului Aliat pentru Transformare
    - LA BAZA AERIANĂ BACĂU (14)
      - Niciodată toamna nu fu mai frumoasă
    - ALMA MATER (18)
      - O nouă "decolare" spre performanță
    - REPORTER LA RACHETIȘTI (21)
      - În spatele imaginii
    - EXPERTUL DIXIT (24)
      - Atenție la gripă!
    - ALBUM "CER SENIN"(26)
      - AH-64 D
    - FORȚELE AERIENE ÎN LUME (28)
    - AEROSPAȚIALE (34)
    - OFENSIVA SOFT (36)
      - Războiul electronic aeropurtat în conflictele secolului XX
    - CAZURI SPECIALE (39)
      - Unica soluție salvatoare
    - FORȚELE AERIENE ROMÂNE DE-A LUNGUL TIMPULUI (40)
      - Remember – luna septembrie
    - EGALITATEA ȘANSELOR (42)
      - Când zâmbește Camelia...
    - FILE DE ISTORIE (43)
      - Istorie Aerospațială
      - Artileria antiaeriană în timpul celei de-a doua conflagrații mondiale
    - TOP 10 MANAGEMENT (48)
      - Concurs: "Ești în top, deci exiști!"
    - AM PRIMIT LA REDACȚIE (51)
- Lectură plăcută!

SECRETARUL AMERICAN AL APĂRĂRII, DONALD RUMSFELD, A VIZITAT BAZA AERIANĂ MIHAIL KOGĂLNICEANU

În zilele de 12 şi 13 octombrie 2004, s-a aflat în România, într-o vizită oficială, **secretarul american al apărării, Donald Rumsfeld**, care a răspuns astfel invitaţiei **ministrului român al apărării, Ioan Mircea Paşcu.**

Unul din obiectivele vizitei în ţara noastră a înaltului oaspete de peste Ocean l-a constituit Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu. Aici, în cadrul unui briefing, la care a participat şi **şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, generalul-locotenent Gheorghe Catrina,** lui Donald Rumsfeld şi delegaţiei care l-a însoţit le-au fost prezentate facilităţile de care dispune întreaga zonă a Dobrogei, respectiv porturile Agigea şi Constanţa, Aeroportul Mihail Kogălniceanu, poligoanele Capu Midia şi Babadag. De asemenea, oaspetele american a fost informat în detaliu asupra capacităţilor de cazare, de hrănire şi a facilităţilor sociale de care dispune zona Constanţa.

Activităţile de la Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu au avut un caracter informal. Secretarul apărării al S.U.A. a dorit să vadă locaţia şi facilităţile asigurate, nu demult, militarilor americani care au fost cazaţi aici. Nu s-a discutat despre posibila amplasare a unei baze americane în această zonă.

Pe timpul şederii în România, secretarul american al apărării, Donald Rumsfeld, a fost primit de preşedintele României, Ion Iliescu, şi a participat la Reuniunea Informală a Miniştrilor Apărării, desfăşurată la Poiana Braşov.

Comandantul Forţelor Aeriene NATO din Europa de Nord – oaspete al Forţelor Aeriene Române

În prima decadă a lunii noiembrie, la invitaţia **generalului-locotenent Gheorghe Catrina, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene,** a efectuat o vizită în România **generalul Robert H. Foglesong, comandantul Forţelor Aeriene NATO din Europa de Nord.**

Programul vizitei a cuprins briefing-uri şi vizite în unităţi aparţinând Statului Major al Forţelor Aeriene.

În cadrul vizitei efectuate la Baza Aeriană Feteşti, generalul Robert H. Foglesong s-a arătat interesat de capabilităţile avionului MiG-21 LanceR, cu care, de altfel, a efectuat un zbor de aproximativ 30 de minute. Ajuns la sol, în cadrul analizei zborului, generalul Foglesong a remarcat calităţile aeronavei, precum şi facilităţile oferite de echipamentele moderne de avionică.

Oaspetele s-a interesat despre investiţia americană pe aerodromul Mihail Kogălniceanu şi modul în care aceasta a facilitat suportul operaţiilor susţinute în Orientul Mijlociu.

Au mai fost discutate, printre altele, aspecte privind concepţia NATO referitoare la Poliţia Aeriană, modalităţile de susţinere a formării subofiţerilor necesari activităţii specifice forţelor aeriene.

La final, generalul Robert H. Foglesong a apreciat calitatea forţelor asigurate de Statul Major al Forţelor Aeriene în diversele exerciţii şi misiuni internaţionale.

OFICIAL MILITAR BRITANIC – LA ŞCOALA MILITARĂ DE MAIŞTRI ŞI SUBOFIŢERI A FORŢELOR AERIENE

În ziua de 13 octombrie 2004, Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene "Traian Vuia" l-a avut ca oaspete pe **locotenent-colonelul Keith Marshall, adjunctul ataşatului militar al Marii Britanii în România.** A fost cea de-a patra vizită pe care oficialul britanic, iniţiatorul implementării în şcoală a cursului de pregătire militară "LEADERSHIP" (model englezesc de formare a unor conducători de organizaţii militare mici, gen grupă, echipaj), a făcut-o în decurs de trei ani în această instituţie de învăţământ militar.

Derularea cursului "LEADERSHIP" a început în anul 2002, de atunci şi până în prezent absolvindu-l circa 450 de elevi. Cursul se întinde pe durata a 72 de ore, este preponderent practic şi interactiv, fiecare participant fiind pus şi în postura de lider, şi în postura de executant.

Locotenent-colonelul Keith Marshall a avut cuvinte de laudă pentru modul de organizare a cursului, consistenţa bazei tehnico-materiale asigurate şi, în mod deosebit, pentru interesul elevilor de a-şi însuşi, rapid şi temeinic, cunoştinţele şi deprinderile practice pentru executarea ireproşabilă a comenzii militare la nivelul grupurilor mici.

Cursurile de "LEADERSHIP" vor continua şi în anii următori, prin el trecând, practic, toţi elevii şcolii.

Locotenent-comandor
DAN HAGEANU

În spiritul adevărului istoric

BAIONETELE CERULUI

Numărul 24 al publicației pentru propaganda aviației, aflată în cel de-al treilea an de apariție, se distinge prin câteva materiale de mare interes. Dintre acestea, se detașează demersul scriitorului, istoricului și principalului realizator al revistei, **Cornel Marandiuc,** consacrat participării forțelor de aviație dispuse pe aerodromul Balomir la eroicele lupte ale "Detașamentului Păuliș" din Defileul Mureșului, duse în septembrie 1944. Sub inspiratul titlu "Baionetele cerului", pe care l-am reprodus și în deschiderea acestei cronici, autorul întreprinde, în fapt, un act de reparație morală, înlăturând, cu forța unor argumente indubitabile, vălul uitării, așternut inexplicabil peste acțiunile purtate de Grupul de Asalt, Grupul de Bombardament în Picaj "Stuka" și Grupul 9 Vânătoare în sprijinul luptătorilor ce au format un zid de netrecut în calea inamicului.

S-a scris și s-a vorbit mult, și pe bună dreptate, în cei 60 de ani scurși de atunci, despre curajoșii ofițeri, subofițeri și elevi ai Școlii de la Radna, despre ceilalți militari care au constituit eroicul detașament, despre dârzenia și curajul cu care a fost respins adversarul, mult mai numeros, mai instruit și călit în lupte, despre jertfele lor, dar nu s-a amintit decât tangențial, nesemnificativ, de contribuția aviatorilor militari. În fiecare an, la comemorarea acelor evenimente, atitudinea a rămas aceeași. După cum remarca Marandiuc, nici în volumul memorialistic pe care însuși comandantul defensivei și al școlii militare, colonelul Alexandru Petrescu, l-a consacrat, în 1965, detașamentului, nu s-a pomenit nimic de aportul aviației în momentele decisive ale respingerii agresiunii. Nici în cartea profesorului Dumitru Susan, "Examen la Păuliș", publicată în 1995, altfel o foarte bună lucrare, nu este măcar semnalat sprijinul masiv acordat de aviatorii militari în acele momente, când au distrus tehnica grea de luptă a atacatorului și au rărit substanțial rândurile luptătorilor acestuia. Intervenind la momentul oportun, deși pe o vreme capricioasă și sub pericolul puternicei apărări antiaeriene a inamicului, numai la vest de Păuliș Grupul 8 Asalt a distrus 23 de tancuri și 8 autovehicule, iar Grupul 9 Vânătoare, care a însoțit avioanele de asalt și bombardament, a efectuat și misiuni de lovire a coloanelor inamice care se întindeau pe o distanță de câțiva kilometri. Prin ploaia de gloanțe și proiectile, luptătorii aerieni n-au pregetat să nimicească și să scoată din luptă importante forțe și mijloace ale inamicului. Fără sprijinul masiv, eficient, zdrobitor, cum îl caracterizează autorul și cei câțiva foști combatanți aviatori veterani, participanți direct la Epopeea de la Păuliș, nu se știe care ar fi fost deznodământul acelor lupte crâncene.

Dar efortul și contribuția de mare însemnătate a aviatorilor n-au fost consemnate de supraviețuitorii din trupele terestre, deși aceasta nu le-ar fi diminuat cu nimic meritele lor în teribila încleștare din zona Păulișului. Mai grav este faptul că nici în Ordinul de zi nr. 15, din 14 noiembrie 1944, dat de președintele Consiliului de Miniștri și ministru de război ad-interim, general de corp de armată Constantin Sănătescu, nu se regăsește nici măcar un cuvânt despre participarea avioanelor de asalt, bombardament și vânătoare din Corpul Aerian Român la cumplita bătălie de la porțile Defileului Mureșului. Să-i fi călăuzit, peste ani, această regretabilă omisiune și pe supraviețuitorii detașamentului? Trist, dar adevărat. După cum, cu mâhnire constată aviatorii veterani, că atunci când se comemorează jertfa și izbânda de la Păuliș, ei nu numai că nu sunt chemați spre mărturie și cinstire, în speranța unei binemeritate îndreptări, dar nici nu sunt amintiți.

Cornel Marandiuc trage un semnal de atenționare asupra respectării adevărului istoric, a spiritului camaraderesc ce trebuie să rămână mereu treaz.

REVISTA "ORIZONT AVIATIC" ACUZĂ O REGRETABILĂ NEDREPTATE

EVENIMENTE EVOCATE DE A.R.P.I.A.

Filiala București a Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii a marcat, printr-o documentată și interesantă comunicare prezentată de comandorul (r) Constantin Iordache, neobosit scriitor și publicist militar, împlinirea a 95 de ani de la crearea, la 20 noiembrie 1909, la Chitila, de către avocatul Mihail Cerchez, a primei școli de zbor din România. Tot atunci au fost construite întâile hangare și ateliere dotate cu tehnică de reparat avioane, punându-se, totodată, și bazele primei fabrici de avioane.

Despre aniversarea a 30 de ani de când, la Bacău, a fost încercat primul avion de luptă cu reacție construit în România, IAR-93, a vorbit comandorul (r) Valerian Șerbănescu, care a făcut parte din colectivul ce a participat efectiv la proiectarea și realizarea aeronavei.

Președinta Fundației "Căpitan erou Alexandru Șerbănescu", de la a cărui tragică dispariție în luptă s-au comemorat în august a.c. 60 de ani, doamna Eleonora Arpănaș, nepoata asului aviației de vânătoare în cel de-al doilea război mondial, a făcut un apel călduros la o implicare mai mare a membrilor A.R.P.I.A. în realizarea obiectivelor pe care fundația și le propune, la înscrierea a tot mai mulți aviatori în fundație.

Președintele A.R.P.I.A., generalul-locotenent (r) Iosif Rus, a informat despre programul complex de manifestări științifice ce va fi realizat în vederea aniversării, în 2006, a 100 de ani de la primul zbor efectuat în lume cu un avion care s-a ridicat de la sol prin propriile mijloace de la bord, operă de pionierat a inginerului român Traian Vuia, program la a cărui derulare va contribui și Aeroclubul Franței.

Președintele A.R.P.I.A. a prezentat noua conducere a filialei Craiova, după retragerea fostului lider al acesteia, căpitan-comandorul (r) ing. Marin Iovănel. În fruntea oltenilor din compunerea A.R.P.I.A. din Bănie se află comandorul (r) Mitică Mirea, fost pilot de încercare pe avioane de luptă cu reacție, secondat de comandorul (r) Mihail Nicolau, veteran de război, mai vechea noastră cunoștință, absolvent al "Promoției Păcii", 9 mai 1945.

COMEMORARE LA SENAT

A devenit o tradiție întâlnirea aviatorilor veterani, organizată la sediul Camerei superioare a Parlamentului de către senatorul Doru-Laurian Bădulescu, împreună cu experți ai Senatului, istorici și cercetători. La recenta activitate de acest fel, moderatori, ca și la întrunirile anterioare, au fost comandorii (r) prof. dr. Aurel Pentelescu și dr. Ilie Manole, cunoscuți istorici militari.

Senatorul realizează aceste emoționante lucrări de suflet în memoria bravului său tată, căpitanul Mircea T. Bădulescu, un adevărat erou al oștirii și aviației române, fost cavaler al Ordinului "Mihai Viteazul", cea mai înaltă distincție militară de război, al Ordinului "Virtutea Aeronautică" în toate cele patru grade: Crucea de Aur, Cavaler, Ofițer, Comandor, decorat, de asemenea, pentru strălucite fapte de arme, cu ordinele "Steaua României", "Coroana României", cu alte ordine și medalii românești și străine.

Prodigioasa sa activitate de front, în cele două campanii din Est și din Vest, ca pilot și comandant de escadrilă în faimoasele grupuri de aviație române – Grupul 3 Bombardament Picaj "Stuka" și Grupul 8 Asalt Picaj, totalizând circa 300 de misiuni de război, a fost evocată de foștii săi

colegi de școală și camarazi de front, generalii de flotilă aeriană (r) Constantin Dragomir, Ion Dobran, comandorul (r) Dan Stoian, de cunoscutul istoric dr. Gheorghe Buzatu, vicepreședinte al Senatului României, de cei doi moderatori, precum și de tânărul doctorand Narcis Gherghina.

S-a remarcat faptul că din promoția 1941, supranumită și "promoția de aur", din care a făcut parte Mircea T. Bădulescu, cu un total de 112 absolvenți, au căzut în lupte 46, mai mult de 40 la sută din efectiv.

La activitate a fost prezentă și soția regretatului Mircea Bădulescu, Polixenia, soțiile altor veterani foști camarazi cu eroul, ziariști militari și civili.

Aviatorii militari au fost reprezentați de generalul de flotilă aeriană Liviu Burhală, comandantul Școlii de Aplicație a Forțelor Aeriene Române.

Vineri, 12 noiembrie 2004, la Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene "Traian Vuia" a avut loc ceremonialul înaintării la gradul de sergent a primei promoţii de subofiţeri, arma aviaţie, pregătită pe filiera indirectă. La activitate au participat, alături de cadrele militare şi didactice ale şcolii, comandantul Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene "Aurel Vlaicu", generalul de flotilă aeriană Liviu Burhală, alţi invitaţi, părinţi şi rude ale tinerilor subofiţeri.

CEREMONIALUL ÎNAINTĂRII ÎN GRAD A PRIMEI PROMOŢII DE SUBOFIŢERI PREGĂTITĂ PE FILIERĂ INDIRECTĂ

Festivitatea s-a desfăşurat în faţa statuii lui Aurel Vlaicu şi a cuprins următoarele momente principale: prezentarea Ordinului şefului Statului Major General de înaintare în grad; înmânarea însemnelor de grad şi a documentelor de absolvire; oficierea serviciului religios; rostirea legământului de carieră; citirea Ordinului şefului Statului Major al Forţelor Aeriene de numire în funcţie a absolvenţilor; alocuţiunile rostite de comandantul Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene, comandantul Şcolii de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene şi şeful promoţiei, sergentul Samir Şeicamet.

La această oră, absolvenţii primei promoţii de subofiţeri, arma aviaţie, pregătită pe filiera indirectă s-au prezentat la posturi şi şi-au început activitatea, cu dorinţa de a pune în aplicare tot ce au învăţat în şcoală. Mult succes tuturor!

Locotenent-comandor ŞTEFAN ŢIGĂU

PRESTIGIOASĂ SESIUNE ŞTIINŢIFICĂ

La Institutul Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială "General dr. av. Victor Anastasiu" s-a desfăşurat o importantă reuniune ştiinţifică. Activitatea s-a constituit şi într-un moment aniversar în viaţa Societăţii de Medicină Aeronautică, întrucât sesiunile anuale de comunicări ştiinţifice de medicină şi psihologie aeronautică au ajuns la ediţia a zecea.

În aceşti zece ani, medicina aerospaţială – cum releva şi conducătorul instituţiei organizatoare, conf. univ. dr. Marian Macri – a fost recunoscută ca disciplină medicală de către Ministerul Sănătăţii.

Participanţii la sesiune au fost salutaţi de generalul-locotenent (r) Iosif Rus, consilier al ministrului apărării naţionale, şi de generalul-locotenent prof. dr. Şerban Marinescu, şeful Direcţiei Medicale, care, în cuvântul lor au evidenţiat prestigioasa prestaţie a specialiştilor Institutului în lumea medicală internă şi internaţională, cu deosebire în cercetarea de profil, aportul lor la desfăşurarea în condiţii de siguranţă a zborurilor personalului aeronavigant român.

În programul sesiunii au fost prezentate rezultatele temelor de cercetare, a studiilor clinice realizate în Institut, precum şi rodul contribuţiei unor medici din alte instituţii de profil din armată şi din viaţa civilă.

Cu acest prilej, au fost acordate şi premiile anuale "General dr. av. Victor Anastasiu" şi "Colonel dr. Odiseu Apostol" realizatorilor a două lucrări de referinţă în medicină aeronautică.

Pentru anul viitor, Institutul şi-a propus să organizeze, cu ocazia împlinirii a 85 de ani de existenţă, o sesiune de comunicări cu participare internaţională.

MEDICI DE LA I.N.M.A.S. LA MANIFESTĂRI ŞTIINŢIFICE INTERNAŢIONALE

Ca urmare a prestigiului de care se bucură în lumea medicală mondială specialiştii de la Institutul Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială (I.N.M.A.S.), tot mai multe foruri de peste hotare invită medici de la cunoscutul institut să prezinte lucrări şi comunicări.

Nominalizat printre invitaţii de frunte ai Congresului Academiei Internaţionale de Medicină Aerospaţială, desfăşurat la Sun City, Africa de Sud, **colonelul conf. univ. dr. Marian Macri,** comandantul Institutului, a expus un studiu referitor la statusul imun la personalul aeronautic militar supus probei de hipoxie hipobarică. Apreciind valoarea deosebită a comunicării, organizatorii au hotărât prezentarea ei chiar în prima zi a desfăşurării Congresului.

Colonelul dr. Macri a luat, de asemenea, parte şi la Congresul Mondial de Medicină de la Washington, desfăşurat sub înaltul patronaj al secretarului de stat al apărării S.U.A., Donald Rumsfeld, manifestare care s-a bucurat de prezenţa a peste 350 de specialişti din 70 de ţări, în schimbul de idei şi experienţe fiind relevată contribuţia medicinei militare româneşti.

O altă prezenţă prestigioasă am semnalat-o la Bochum, în Germania, unde a avut loc al 29-lea Congres al Academiei Americano-Române de Ştiinţe şi Arte, academie fondată în 1975, în California, de către un grup de intelectuali români rezidenţi în S.U.A.

Lucrările s-au ţinut la Universitatea de Ştiinţe Aplicate din cadrul marelui campus universitar, unde învaţă aproximativ 40.000 de studenţi.

La lucrările în plen, care au avut ca subiect "Provocările secolului XXI", s-au exprimat de multe ori aprecieri elogioase la adresa medicinei militare româneşti, reprezentată de două lucrări. Una, intitulată "Controlul extern de calitate în laboratorul clinic al Institutului Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială", autori: **locotenent-colonel dr. în medicină Simona Berbecar, colonel conf. univ. dr. Marian Macri, dr. Sorin Perlea** şi colectivul laboratorului, iar cea de a doua, "Strategii terapeutice în cancerele de sân avansate", de **colonel dr. med. Gheorghe Berbecar.**

Şi la cele două manifestări organizate în ţară, la Neptun şi la Iaşi, Institutul Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială a avut reprezentanţi de elită în persoana locotenent-colonelului dr. med. Simona Berbecar şi a colaboratorilor săi.

La cel de-al 12-lea Congres Balcanic de Medicină de Laborator, desfăşurat la Neptun, studiul "Modificările biologice asociate cu CGT la pacienţii cu probleme hepatice", întreprins în urma investigării în Laboratorul Clinic al I.N.M.A.S a 11.168 de pacienţi, a stârnit interesul participanţilor, ca şi lucrarea "Agenţi etiologici ai infecţiilor de tract urinar şi susceptibilitatea lor la antibiotice", realizată tot la I.N.M.A.S.

Dr. med. Simona Berbecar a fost însoţită de biochimista Daniela Apăfăian şi chimista Anca Grigorescu.

La reuniunea anuală de microbiologie de la Iaşi, tema manifestării "Metode clasice şi rapide în diagnosticul microbiologic" a fost bine susţinută şi de cele două lucări realizate la I.N.M.A.S. de doctorii Simona Berbecar, Marian Macri, Simona Berar.

COLOCVIU SINDICAL

Sporesc şi se diversifică preocupările pentru creşterea standardului de viaţă al salariaţilor civili din Statul Major al Forţelor Aeriene, în contextul activităţilor desfăşurate de Federaţia Sindicatelor Libere din unităţile Ministerului Apărării Naţionale. Această concluzie s-a desprins din recenta şedinţă a prezidiului Federaţiei, condusă de preşedintele acesteia, domnul Constantin Stoian, din Statul Major al Forţelor Aeriene.

A fost relevat faptul că s-a depăşit mentalitatea păguboasă manifestată cu ani în urmă, când nu prea se luau în considerare propunerile salariaţilor civili, sindicatele se implică mai mult în rezolvarea problemelor… ostaşilor fără uniformă.

Responsabili din Direcţia financiară şi Direcţia legislaţie ale Ministerului Apărării Naţionale au informat despre demersurile întreprinse pentru reconversia socială, în condiţiile restructurărilor ce continuă să aibă loc, dar şi la modalităţile în care pot fi ajutaţi cei ce au ieşit din activitate înainte de 2001, pentru a li se întocmi documentele necesare recalculării pensiilor.

S-au dat răspunsuri precise, competente, prin care au fost infirmate unele zvonuri potrivit cărora externalizarea preparării şi servirii hranei în unităţile militare ar duce la obligativitatea salariaţilor de a folosi contravaloarea normei de hrană exclusiv la plata acestor servicii.

La Feteşti, a fost inaugurat

ANSAMBLUL MONUMENTAL DEDICAT AVIAŢIEI ROMÂNE

Motto:
"A crea e a renaşte mereu, e a supravieţui zilei de ieri şi a păşi pe ziua de mâine".

Dimitrie Anghel

Cu o istorie de mai bine de jumătate de veac, Baza Aeriană Feteşti este şi va fi una din unităţile de elită ale Forţelor Aeriene Române. De-a lungul timpului, aici s-au format şi au activat unii din cei mai de seamă piloţi ai aviaţiei româneşti. Pasiunea pentru zbor, deşi sublimă, şi-a cerut şi aici, ca peste tot în lume, tributul de jertfe omeneşti. Crearea unui monument, care să sublinieze toate aceste aspecte, venea de la sine, deşi punerea lui în practică nu este un lucru prea uşor în zilele noastre. **Comandorul Victor Strâmbeanu, comandantul Bazei Aeriene Feteşti,** după ce a analizat în detaliu ceea ce trebuie făcut în acest sens, a iniţiat, la începutul anului 2004, procedurile specifice. Beneficiind de sprijinul autorităţilor locale şi al unor firme private, proiectul a căpătat contur în scurt timp. Lucrările au durat, practic, cinci luni. În acest timp, tehnicienii din baza aeriană au pregătit avionul, s-au construit soclul de marmură şi elementele tematice din granit şi dural, amplasarea pe poziţie a avionului efectuându-se în ultimele două săptămâni.

"Ansamblul monumental din oraşul Feteşti – ne-a precizat comandorul Victor Strâmbeanu – are o dublă semnificaţie. În primul rând, s-a dorit o exprimare în dural, marmură şi granit a acestui vis magnific al fiinţei umane, devenit realitate: zborul! În al doilea rând, el sugerează un moment de pioasă rememorare şi evocare a cavalerilor aerului care au plătit tributul suprem în efortul de asigurare a suveranităţii spaţiului aerian românesc".

La ceremonialul de dezvelire a ansamblului monumental, organizat la 31 octombrie a.c., au participat **generalul-locotenent Gheorghe Catrina, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene,** reprezentanţi ai autorităţilor locale, cadre militare şi cetăţeni ai oraşului Feteşti.

Apreciind semnificaţia construirii unui astfel de ansamblu monumental, **ing. Radu Văcăruş,** primarul oraşului Feteşti, a precizat că "atunci când avioanele din bază zboară, întregul oraş freamătă. Feteştiul trăieşte şi respiră prin această bază. De două generaţii, aproape fiecare locuitor al oraşului are o rudă, un prieten care a trecut pe aici. Feteştiul avea nevoie de acest monument, pentru omagierea celor ce zboară, în prezent, şi cinstirea memoriei celor ce au căzut la datorie".

Generalul-locotenent Gheorghe Catrina a apreciat, la rândul său, că "realizarea acestui ansamblu monumental poate fi considerată activitatea ce a încununat un an de realizări deosebite pentru cadrele militare din Baza Aeriană Feteşti. Este un fapt extraordinar că printre nenumăratele misiuni naţionale şi internaţionale în care a fost implicată unitatea, oamenii de aici au găsit timp pentru a crea ceva de suflet".

Ceremonialul s-a încheiat cu sfinţirea ansamblului monumental de către un sobor de preoţi şi vizitarea lui de către un numeros şi entuziast public, concomitent cu depunerile de coroane de flori.

Căpitan CRISTIAN PREDA

CURS DE CUNOAŞTERE A SISTEMULUI RADAR "GAP FILLER"

În perioada 1–26 noiembrie 2004, în cadrul Şcolii Militare de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene "Traian Vuia" s-a desfăşurat un curs de cunoaştere a sistemului radar "Gap Filler", la care au participat 19 maiştri militari şi subofiţeri din diferite unităţi aparţinătoare categoriei noastre de forţe armate. Cursul a constat în şedinţe atât teoretice, cât şi practice, ultimele desfăşurându-se chiar la staţia de acest tip pe care şcoala o are la dispoziţie.

Şedinţele de pregătire au fost conduse de **locotenentul ing. Bogdan Marinescu,** instructor la catedra de radiolocaţie, asistat de **inginerul american Theodore Houck,** specialist al firmei furnizoare a radarului. Toţi cursanţii au dovedit interes maxim pentru pregătire şi au trecut cu bine verificările finale. Asemenea cursuri se vor desfăşura periodic în şcoală şi ele vor contribui efectiv la buna cunoaştere şi exploatare în lucru a sistemului radar "Gap Filler".

NOI AVIOANE IAR-99 ŞOIM

Avioane Craiova a primit recent un contract de 43 milioane dolari din partea Ministerului Apărării Naţionale pentru fabricarea a trei noi avioane IAR-99 ŞOIM şi modernizarea altor cinci aeronave IAR-99, varianta clasică. Este vorba despre avioane-şcoală şi de antrenament avansat, contractul de modernizare fiind încheiat cu Romtehnica şi Elbit Systems, iar cel de fabricare – cu Avioane Craiova şi Elbit Systems.

Contractul privind livrarea celor opt aparate se va desfăşura pe o perioadă de trei ani şi jumătate. Potrivit site-ului israelian de afaceri "Globes on line", Elbit Systems va furniza un pachet de avionică avansată, care va contribui la economisirea unor fonduri importante în antrenamentul piloţilor. Firma israeliană va oferi şi un sistem avansat de pregătire de luptă (ACTS), care va ajuta la pregătirea piloţilor, precum şi la trecerea lor pe MiG-urile 21 LanceR şi alte avioane de luptă din generaţii noi, moderne.

Preşedintele Elbit Systems, Joseph Ackerman, a declarat că acest contract de colaborare întăreşte legăturile firmei cu industria de apărare din România, Ministerul Apărării şi Forţele Aeriene Române. Avioanele modernizate IAR-99 ŞOIM au deja la activ 1.300 de ore de zbor şi au participat la expoziţiile aviatice de la Farnborough şi Paris.

CONTRACT ROMÂNO-AMERICAN PENTRU MODERNIZAREA AVIOANELOR C-130 HERCULES

Romaero Bucureşti a încheiat cu compania americană Lockheed Martin un contract-cadru cu o valoare minimă de 30 de milioane de dolari pentru modernizarea avioanelor Hercules C-130 din dotarea armatei române.

Dan Ioan Popescu, ministrul economiei şi comerţului, a declarat presei, după semnarea documentelor, că Romaero va încasa, în următorii trei ani, suma de 30 de milioane dolari în urma modernizării a patru aparate, valoarea contractului urmând să crească în cazul în care cele două companii vor extinde colaborarea pentru modernizarea altor avioane de acelaşi tip.

"Negocierile acestui contract au fost dificile, însă am încercat să împărţim şi beneficiile şi riscurile. Preţul la manoperă pe oră este mult superior altor activităţi desfăşurate de Romaero până în prezent. Sper ca valoarea contractului să crească. Flota românească a avioanelor Hercules va cuprinde, în următorii doi ani, alte patru avioane, pentru achiziţionarea cărora se poartă negocieri" – a spus generalul Decebal Ilina, secretar de stat în Ministerul Economiei.

Ambasadorul SUA la Bucureşti, Jack Dyer Crouch, a subliniat importanţa strategică a acordului, precizând că "procesul de modernizare a avioanelor C-130 Hercules este un pas foarte important pentru companiile româneşti, atît în regiunile din estul Europei, cît şi în vestul continentului, fiind un proces foarte important pentru NATO".

Contractul permite extinderea colaborării dintre cele două companii pentru modernizarea sau întreţinerea unor aparate Hercules aflate în prezent la baze aeriene din Europa de Vest. Acordul va facilita transformarea Romaero dintr-un centru naţional într-un centru regional de mentenanţă a aparatelor Hercules.

După semnarea contractului cu Romaero, Lockheed Martin ar putea colabora şi cu alte companii aeronautice din România. "Nu excludem colaborarea cu alte companii din industria aeronautică românească, însă este prea devreme să putem oferi exemple concrete", a declarat Marc Rose, director în Lockheed Martin Aircraft & Logistic Center.

Hercules este cel mai longeviv avion militar în activitate, fiind fabricat, din 1954, în statul american Georgia. Pînă în prezent au fost produse peste 2.250 de aparate Hercules, iar avionul este utilizat în 67 de state. Au fost lansate cinci versiuni militare, cu 70 de variante. Versiunea cu cele mai importante vânzări (1.205 aparate) este C-130H.

S-a legiferat modul de acţiune impotriva aeronavelor care utilizează neautorizat spaţiul aerian al României

Preşedintele României, Ion Iliescu, a promulgat, zilele acestea, legea de modificare a *Legii privind modul de acţiune împotriva aeronavelor care utilizează neautorizat spaţiul aerian al ţării*. Noul act normativ prevede că spaţiul aerian al României este integrat în spaţiul aerian al NATO, conform tratatelor la care ţara noastră este parte.

Prevederea referitoare la integrarea spaţiului aerian al României în cel al NATO este necesară în scopul asigurării apărării colective. În acest scop, structuri specializate ale Alianţei organizează şi execută serviciul Poliţie Aeriană.

Răspunderea pentru controlul utilizării spaţiului aerian al ţării revine Ministerului Apărării Naţionale, care este abilitat să ia măsurile stabilite prin lege. În condiţiile apărării colective a spaţiului aerian al NATO, conducerea elementelor naţionale ale serviciului de poliţie aeriană poate fi delegată de MApN structurilor specializate ale Alianţei, prin transfer de autoritate. Modificarea legislativă mai stabileşte că dreptul de a ordona sau de a aproba executarea focului de avertisment de către aeronavele interceptoare, executarea focului de nimicire de către aeronavele interceptoare şi de către mijloacele terestre de apărare îl au persoanele cu drept de decizie, stabilite de Consiliul Suprem de Apărare a Ţării.

În Statele Unite ale Americii Militarii români au obţinut locul 2 la crosul internaţional "ARMY TEN-MILER"

În data de 24 octombrie a.c. a avut loc, la Washington, concursul internaţional cu participare militară şi civilă, ARMY TEN-MILER. Organizat de Asociaţia Armatei Statelor Unite (AUSA), cu ocazia congresului anual ţinut de această organizaţie, la care sunt invitaţi participanţi din armatele mai multor state, concursul constă într-o cursă de cros pe distanţa de 10 mile (16,9 km).

Cursa din acest an a fost una aniversară, aflându-se la cea de-a 20-a ediţie, după ce prima a fost organizată în anul 1985. Cu această ocazie s-a înregistrat o participare record de 20.000 de concurenţi, dintre care nu mai puţin de 16.000 au reuşit să treacă linia de sosire.

România a aliniat la startul cursei o echipă formată din 6 concurenţi. Doi dintre ei, căpitan-comandorul Emil Hecico şi maistrul militar Iosif Saroşi, au reprezentat Forţele Aeriene Române.

Echipa noastră a ajuns la Washington în seara zilei de 22 octombrie, s-a cazat la hotelul Best Western Pentagon, iar în data de 23 octombrie a participat la validarea concurenţilor înscrişi. O neînţelegere ivită în formularul de înscriere privind ordinea de start, pentru a cărei rezolvare atleţii români au pierdut timp preţios, a limitat serios perioada de refacere în urma zborului deosebit de lung, la care s-a cumulat, inevitabil, şi efectul negativ al diferenţei de fus orar.

Deşi organizarea cursei a fost, din toate punctele de vedere, la înălţime, condiţiile meteo au fost cele ale unei zile de toamnă ploioasă. Măsurile de securitate au fost dintre cele mai drastice. Concurenţii nu au avut voie, de exemplu, nici măcar să intre în zona de concurs cu alt echipament (necesar pentru efectuarea încălzirii), în afara celui pe care îl aveau pentru cursă. Startul s-a dat din faţa Pentagonului, iar pe întregul traseu concurenţii au fost însoţiţi de echipaje ale poliţiei şi de ambulanţe pentru acordarea de asistenţă medicală.

Crosul s-a desfăşurat atât pe echipe (aliniate la start în număr de 576), cât şi la individual. Echipa ţării noastre s-a clasat la final pe un onorant loc doi, după echipa Statelor Unite, podiumul fiind completat de echipa Italiei. La individual, căpitan-comandorul Emil Hecico a sosit pe locul 56.

În urma acestui rezultat, echipa României a fost invitată, a doua zi după concurs, la congresul Asociaţiei Armatei Statelor Unite, unde i-a fost înmânată o cupă. "Şi dacă, înainte de concurs, nimeni nu acorda mare atenţie sportivilor români, după concurs, foarte mulţi s-au arătat interesaţi de România, doreau să afle cât mai multe date despre armata ţării noastre", ne-a relatat căpitan-comandorul Hecico.

De altfel, generalul Gordon Sullivan, preşedintele AUSA, dar şi ataşatul militar al SUA în România, colonelul Richard G. McClellan, au felicitat personal echipa noastră, ambii considerând că prin efortul depus şi locul ocupat, sportivii au reuşit să fie adevăraţi ambasadori ai României şi să creeze, totodată, o imagine foarte bună armatei ţării noastre.

La final, nu ne rămâne decât să remarcăm faptul că echipa noastră s-a clasat pe locul doi, în urma unei echipe a armatei americane, care dispune de programe speciale pentru pregătirea sportivilor militari de performanţă. Aceştia au un singur rol: acela de a promova imaginea armatei în diferite concursuri sportive.

"Omul" Forţelor Aeriene Române la prestigioasa întrecere sportivă, căpitan-comandorul Emil Hecico, "a venit" pe locul 56 între cei 20.000 de participanţi

EXERCIŢIU DEMONSTRATIV PRIVIND CONTROLUL MECANISMELOR EXPLOZIVE

În cadrul pregătirii de comandament ce se desfăşoară periodic la Statul Major al Forţelor Aeriene, s-a prezentat, recent, un exerciţiu demonstrativ privind intervenţia echipei E.O.D. (Explosive Ordnance Disposal – Controlul Mecanismelor Explozive) pentru neutralizarea unui dispozitiv exploziv improvizat. Activitatea a urmărit, pe de o parte, informarea personalului asupra pericolului pe care-l reprezintă un astfel de dispozitiv pentru securitatea individuală şi colectivă, iar pe de altă parte, prezentarea măsurilor de siguranţă ce trebuie luate într-o astfel de situaţie.

Exerciţiul a fost prezentat de către o grupă E.O.D. din Regimentul 70 Geniu de Aviaţie, condusă de locotenentul Lucian Constantinescu, şi a constat în inspectarea şi radiografierea unor colete "suspecte", transportul acestora în zona de siguranţă, protejarea obiectivelor din jur şi dezamorsarea "obiectelor-bombă".

Exerciţiul a mai cuprins prezentarea echipamentelor specifice din dotarea grupelor de intervenţie. Dintre acestea, locotenentul Florin Drăgoi le-a expus şi descris pe cele mai moderne: disruptorul "Proparms" calibru 20 mm, costumul E.O.D. 8 cu accesorii, setul de instrumente pentru control la distanţă, manipulatorul robotic, detectorul de metale ATMID.

Cei doi ofiţeri sunt absolvenţi ai unui curs NATO, cu durata de patru luni, privind controlul mecanismelor explozive, fapt ce demonstrează că Forţele Aeriene Române acordă atenţia cuvenită acestui domeniu.

Activitatea s-a încheiat cu prezentarea de către maiorul Ion Boboc, din cadrul biroului E.O.D., a ghidului de intervenţie în cazul unei ameninţări cu bombă. Iată principalele lui secvenţe: ■ informarea comandantului şi a ofiţerului de serviciu de către persoana care a descoperit pachetul suspect; ■ desemnarea de către comandantul unităţii a unei echipe de cercetare E.O.D.; ■ evaluarea situaţiei şi propuneri concrete de soluţionare; ■ comandantul unităţii anunţă biroul E.O.D. al Statului Major al Forţelor Aeriene; ■ pe baza propunerilor echipei iniţiale de cercetare, la faţa locului vor fi chemate echipele E.O.D. din cadrul Regimentului 70 Geniu de Aviaţie; ■ gestionarea incidentului de către echipele E.O.D. ale Regimentului 70 Geniu de Aviaţie, care sunt coordonate de către biroul Geniu E.O.D. din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene.

Amiralul Edmund P. Giambastiani este primul comandant suprem al Comandamentului Aliat pentru Transformare (ACT) al NATO şi comandant al Comandamentului Forţelor Întrunite Americane, ambele cu cartierul general în Norfolk, Virginia. În calitate de comandant al unuia din cele două Comandamente Strategice ale NATO, amiralul Giambastiani conduce transformarea structurii militare a NATO, precum şi forţele, capabilităţile şi doctrinele pentru îmbunătăţirea eficacităţii militare a Alianţei. În calitate de comandant al Comandamentului Forţelor Întrunite Americane (US JFC), amiralul Giambastiani este responsabil pentru maximizarea capabilităţilor militare prezente şi viitoare ale Statelor Unite, prin conducerea transformării forţelor întrunite, prin dezvoltarea şi experimentarea unui concept comun îmbunătăţit, prin identificarea necesităţilor comune, promovarea interoperabilităţii, conducerea instruirii întrunite şi furnizarea de forţe şi capabilităţi americane gata de luptă – toate acestea în sprijinul comandanţilor americani combatanţi din toată lumea. Un ofiţer cu numeroase decoraţii şi fost comandant de submarin, amiralul Giambastiani a servit, înainte de a ocupa funcţia curentă, ca asistent şef al Secretatului General al Apărării din SUA, Donald H. Rumsfeld.

ROLUL, COMPUNEREA ŞI MISIUNILE COMANDAMENTULUI ALIAT PENTRU TRANSFORMARE

– Una dintre cele mai mari schimbări ale structurii de comandă a NATO a fost crearea Comandamentului Aliat pentru Transformare, în locul Comandamentului Aliat pentru Atlantic. Care este semnificaţia acestei schimbări şi cum este structurat noul Comandament?

– Schimbarea Structurii de Comandă a NATO este cea mai importantă din ultimii 50 de ani şi s-a dovedit a fi catalizatorul transformărilor istorice ce au urmat Summit-ului de la Praga, din noiembrie 2002. Acest eveniment a avut ca rezultat un acord ce prevede o serie de schimbări remarcabile pentru Alianţă, transformând organizaţia, veche de 50 de ani, în scopul de a putea înfrunta provocările secolului XXI. În acest sens, liderii NATO au decis crearea a două noi Comandamente Strategice: unul concentrat asupra operaţiunilor militare curente ale NATO – Comandamentul Aliat pentru Operaţii – şi unul concentrat asupra viitorului militar al NATO şi a modalităţii de a ajunge acolo – Comandamentul Aliat pentru Transformare.

Comandamentul Aliat pentru Transformare trebuie să fie factorul care să determine schimbarea în interiorul Alianţei şi să acţioneze ca forţă concentrată şi motivată pentru a aduce rigurozitate intelectuală procesului de schimbare. Urmărim, de asemenea, stimularea transformării în cadrul forţelor naţionale ale statelor care fac parte din NATO. Pentru că avem două importante categorii de destinatari – Comandamentul Aliat pentru Operaţii şi naţiunile membre ale Alianţei. În calitate de comandament funcţional, urmărim problemele de dezvoltare pe termen lung din punct de vedere militar. Totodată, dorim să formulăm clar contextul viitor pentru forţele Alianţei, astfel încât naţiunile partenere să fie mai bine informate pentru a furniza capabilităţile militare de care Alianţa va avea nevoie. Eforturile noastre de transformare la nivel NATO asigură un cadru propice pentru eforturile naţionale, astfel încât să fim capabili să desfăşurăm coerent forţele întrunite într-un spaţiu de luptă integrat, apt să facă faţă noilor provocări de securitate. Acest cadru reuneşte, de asemenea, agenţiile şi Centrele de Excelenţă naţionale şi adaugă coerenţă programelor lor, permiţându-ne să sprijinim eforturile lor. Asigurăm totodată aportul de cercetare şi tehnologie pentru a face faţă crizelor de capabilităţi pe termen lung. Experimentăm, testăm şi dezvoltăm noi concepte şi capabilităţi. Urmărim dezvoltarea doctrinelor pentru a beneficia de avantajele noilor tehnologii şi capabilităţi cu scopul de a lupta mai bine ca forţă întrunită. Influenţăm planurile de învăţământ ale şcolilor NATO, pentru a reflecta ultimele noutăţi în materie de doctrine şi tactici, şi conducem realist instruirea care să oglindească ultimele lecţii învăţate din operaţiile aliaţilor şi coaliţiilor – o strânsă armonie între doctrină, educaţie şi instruire. În timp ce multe s-au întâmplat într-o perioadă de timp foarte scurtă, munca de transformare a NATO continuă, noi concentrându-ne asupra eficienţei procesului de transformare.

– Ce rol vor juca centrele regionale din Europa ale Comandamentului Aliat pentru Transformare?

– Noi avem Cartierul General în Norforlk, Virginia, dar colaborăm îndeaproape cu Comandamentul Forţelor Întrunite Americane, completând deosebit de importanta punte de legătură transatlantică dintre America de Nord şi Europa. Avem, de asemenea, mai multe elemente cheie situate în toată Europa, precum Centrul pentru Acţiuni de Luptă Întrunite din Stavanger, Norvegia, înfiinţat în octombrie 2003, şi care funcţionează ca agent de implementare al Comandamentului Aliat pentru Transformare. Aici sunt pregătiţi comandanţii Forţei de Răspuns a NATO (NRF) şi staff-ul altor cartiere generale NATO în cele mai noi tehnici de ducere a acţiunilor de luptă şi de operaţii, integrând concepte noi, rezultate din eforturile experimentale

Amiralul Edmund P. Giambastiani şi generalul-locotenent Thorstein Skiaker, directorul Centrului pentru Acţiuni de Luptă Întrunite (Joint Warfare Centre – JWC). Aspect de la ceremonia de inaugurare a Centrului din Stavanger, Norvegia

și lecțiile învățate din operațiile în curs de desfășurare. Pe aceste baze, Centrul pentru Acțiuni de Luptă Întrunite poate răspunde întregii game de operațiuni militare cu repetarea misiunilor adecvate și pregătirea comandanților operaționali și a staff-ului lor în ducerea acțiunilor de luptă înainte chiar ca operațiile să înceapă.

Nou înființatul Centru de Instruire a Forțelor Întrunite (JFCT), cu sediul în Bydgoszcz, Polonia, va avea un rol distinct în concentrarea asupra instruirii la nivel tactic întrunit și combinat. Acesta va conduce, în special, instruirea tactică întrunită pentru a atinge interoperabilitatea în interfețele tactice cheie – domeniu esențial pentru optimizare, identificat în toate activitățile de lecții învățate atât din Comandamentul NATO, cât și al Statelor Unite.

Centrul Întrunit pentru Analiza Lecțiilor Învățate (JALLC), cu sediul în Monsanto, Portugalia, este agenția centrală a NATO pentru conducerea analizelor operațiunilor militare reale, exercițiilor și experimentelor, pentru stabilirea și menținerea unei baze de date de lecții învățate administrată interactiv. Membrii JALLC au fost dislocați împreună cu Forța Internațională de Asistență de Securitate a NATO în Afganistan, participând, de asemenea, la operațiunile forțelor NATO în Kosovo. Prin crearea în timp real a acestui proces dinamic de lecții învățate vom obține rezultate importante în efortul nostru de a îmbunătăți rapid calitatea instruirii operaționale, identificând capabilitățile

Capacitatea de transport în timp util a trupelor în teatrele de operații reprezintă una din caracteristicile de bază ale Alianței

materiale în situații de criză ce necesită soluții rapide și novatoare.

Centrul de Cercetări Subacvatice (NURC), cu locația în La Spezia, Italia, conduce cercetările și integrează eforturile naționale pentru a sprijini operațiunile subacvatice ale NATO și necesitățile transformaționale. NURC este activ angajat în furnizarea produselor transformaționale pentru contramăsuri împotriva minelor navale, evaluarea rapidă a mediului înconjurător, oceanografie militară și luptă antisubmarin.

Pe lângă aceasta, Comandamentul Aliat pentru Transformare interacționează îndeaproape cu multe agenții NATO și Centre de Excelență naționale și multinaționale pentru dezvoltarea conceptelor și capabilităților, dezvoltarea doctrinelor, conducerea experimentelor și sprijinirea cercetărilor și achizițiilor de noi capabilități pentru a asigura interoperabilitate, standardizare și transformare calitativ superioare. Comandamentul Aliat pentru Transformare, împreună cu diverse instituții de învățământ NATO și Comandamentul Aliat pentru Operații coordonează planificarea, dezvoltarea, evaluarea și aprobarea de cursuri noi și îmbunătățite pentru NATO. Colaborând cu partenerii noștri educaționali și influențând conținutul cursurilor, Comandamentul Aliat pentru Transformare evită dublarea în instruire și asigură cea mai eficientă formă de pregătire pentru liderii, specialiștii și staff-ul cartierelor generale ale Alianței, permițându-le să acționeze eficient într-un mediu de lucru întrunit.

Scopul NATO este pacea, nu războiul

– Care sunt prioritățile dumneavoastră actuale?

– Prioritatea noastră numărul unu este îmbunătățirea capabilității militare a Alianței. Vizăm, înainte de toate, adoptarea transformării viziunii strategice a NATO, determinarea necesităților, identificarea conceptelor, dezvoltarea și experimentarea de soluții și transformarea ideilor dovedite viabile în capabilități ale câmpului de luptă. În al doilea rând, nu trebuie să pierdem din vedere prezentul în timp ce privim spre viitor, pregătind forțele actuale să înfrunte provocările pe care le întâlnesc în operațiunile NATO în curs de desfășurare. În al treilea rând, Forța de Răspuns a NATO (NRF) va fi motorul majorității transformărilor pe care NATO le va realiza în anii viitori. Comandamentul Aliat pentru Transformare va conlucra cu Comandamentul Aliat pentru Operații și NRF pentru a se asigura că vor primi suportul necesar privind implementarea capabilităților ce le revin. În al patrulea rând, pentru a putea realiza întregul potențial transformațional al Comandamentului Aliat pentru Transformare, NATO trebuie să-l sprijine continuu cu toate resursele, atât umane, cât și financiare. În final, Comandamentul Aliat pentru Transformare este dispus să colaboreze cu toate națiunile care doresc să fie parteneri ai Alianței, în scopul dezvoltării capabilităților lor militare individuale.

– Transformarea militară este un concept complex. Ce înțelegeți prin el?

– Cea mai mare provocare a transformării este cea culturală, și aceasta are loc în mintea oamenilor. Din punct de vedere intelectual, transformarea necesită adoptarea unei atitudini de permanentă descoperire și experimentare – cu scopul de a genera capabilități folositoare pe front și de a acționa rapid pe baza lecțiilor învățate. Din punct de vedere cultural, înseamnă răsplătirea asumării riscurilor, identificarea proceselor și oamenilor capabili să implementeze schimbarea și să lucreze pentru insuflarea culturii până la nivelul cel mai de jos. Mulți dintre aliați sunt implicați în acest proces de mulți ani. Statele Unite, de exemplu, au început, ceea ce eu consider a fi transformarea lor modernă, cu acceptarea corpului de voluntari în 1973 și episodul Goldwater–Nichols Defense Act din 1986. Transformarea a fost accelerată în ultimul deceniu prin dezvoltarea organică a Comandamentului Forțelor Întrunite Americane – acum complet dedicat rolului său funcțional, acela de agent de implementare a schimbărilor din Forțele Armate ale SUA.

La începerea muncii noastre, este important să realizăm că transformarea nu are nici început, nici sfârșit. Este un proces continuu, dirijat și receptiv la schimbările accelerate din mediul global de securitate. În funcționarea acestui proces, Comandamentul Aliat pentru Transformare a stabilit destul de rapid un plan coerent. Acesta începe cu evaluarea militară a naturii viitoarelor operații ale Alianței, pe care le-am captat în ceea ce numim viziunea strategică. Această viziune strategică este un document de bază care caută să alinieze toate activitățile noastre de transformare. Acționând împreună cu Comandamentul Aliat pentru Operații, națiunile gazdă și majoritatea partenerilor, creăm conceptele de interoperabilitate a forțelor, politicile, doctrinele și procedurile de determinare a viitorului mediu de operații. Această viziune strategică atotcuprinzătoare va conduce procesul de transformare a întregii organizații și va influența direct planurile de apărare ale Alianței.

Determinarea capabilităților necesare îndeplinirii viziunii strategice prin procesul de planificare a apărării este foarte importantă. Pe măsură ce capabilitățile sunt identificate, dezvoltarea conceptului și procesul de experimentare vor explora modalitățile de dobândire a lor. Această abordare asigură un forum deschis de idei, dintre care unele se vor dovedi demne de a fi studiate în continuare prin experimente și prototipuri în exerciții existente și instruiri, ca și prin evenimente special concepute pentru acest scop.

O parte esențială a procesului transformațional este reprezentată de educație și instruire,

asigurându-ne că luptătorul este educat și instruit prin noile concepte și procese. Punctul central al eforturilor noastre de instruire îl reprezintă comandantul Forței Întrunite și staff-ul său. Antrenându-i și fiind gata pentru operațiuni militare reale – precum misiunea NATO din Afganistan –, nu numai că îmbunătățim valoarea Comandamentului Aliat pentru Operații în momentul de față, dar constituim și mecanismul de bază pentru implementarea gândirii transformaționale liderilor militari ai Alianței. Aceasta va asigura atât succesul Alianței în operațiunile în desfășurare, cât și "sădirea" semințelor pentru viitoarele succese în transformarea capabilităților noastre. Piesa finală în acest puzzle transformațional este evaluarea operațiunilor în curs de desfășurare. După cum am menționat anterior, Centrul Întrunit pentru Lecții Învățate al Comandamentului Aliat pentru Transformare este implicat în operațiile în curs de desfășurare cu scopul de a se asigura că va exista un feedback constant pentru definirea pe mai departe a viziunii, planificării apărării și capabilităților viitoare în așa fel încât să atingem acordul și integrarea depline în toată Alianța. Cu toate că am descris procesul de transformare ca o serie de pași, ei sunt de fapt interconectați și lucrează în paralel, în timp real; pe măsură ce noi vom evalua necesitățile noastre, vom modifica viziunea după cum este nevoie, vom dezvolta noi concepte și le vom testa prin prototipuri și exerciții, vom ajunge în situația de a furniza capabilități și mai bune în viitor. După cum am spus, transformarea nu are început sau sfârșit.

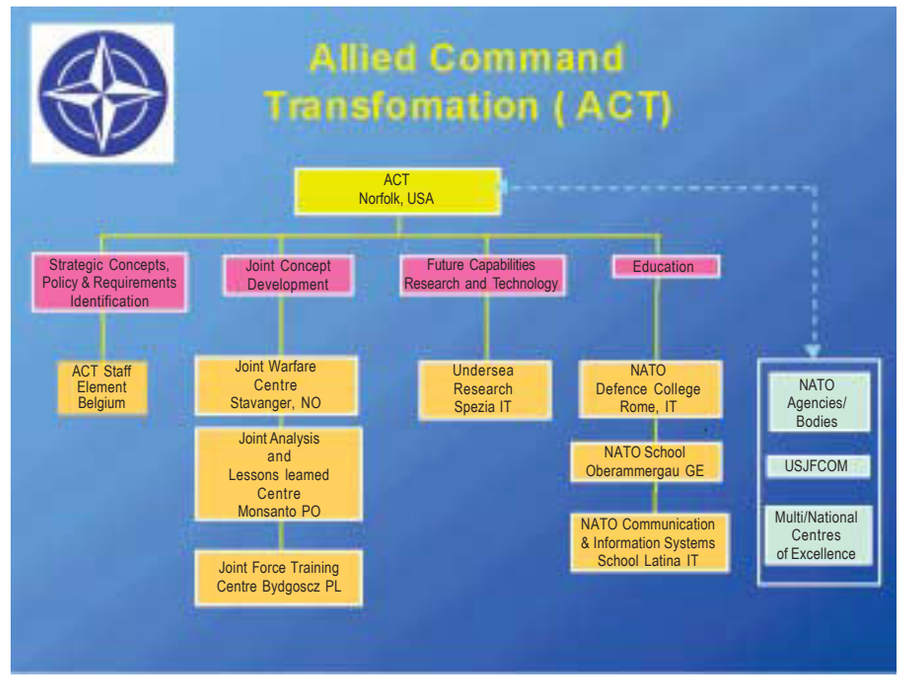
– Cum vor colabora în practică Comandamentul Operațional pentru Transformare și Comandamentul Aliat pentru Operații?

– Generalul James L. Jones, Comandant Suprem Aliat al NATO și Comandant al Comandamentului S.U.A. din Europa, și cu mine suntem vechi prieteni și tovarăși de muncă. Știm amândoi unde vrem să ajungem și cum să ajungem acolo. Vorbim adesea și staff-urile noastre se întâlnesc sistematic pentru a discuta o gamă largă de probleme aflate în lucru la ambele Comandamente Strategice. Între Comandamentele noastre există relații zilnice de lucru foarte puternice. Rolurile diferite ale Comandamentului Aliat pentru Transformare și ale Comandamentului Aliat pentru Operații sunt bine înțelese de cele două echipe. Comandamentul Aliat pentru Transformare este responsabil pentru promovarea și supravegherea continuității transformării forțelor și capabilităților Alianței. Comandamentul Aliat pentru Operații este responsabil de toate operațiunile Alianței. Consider Comandamentul Aliat pentru Operații ca unul din cei doi principali parteneri ai noștri și ne vom da toată silința pentru a asigura generalului Jones și echipei sale mijloacele și instruirea de care au nevoie pentru a derula operațiunile NATO. Consider națiunile însele ca un alt partener al nostru și le vom asista în activitățile lor transformaționale la cererea lor și în modul cel mai folositor pentru ele.

– În ce fel contribuie Comandamentul Aliat pentru Transformare la crearea Forței de Răpuns a NATO?

– NRF este atât rezultatul, cât și procesul însuși de transformare. Mă refer la faptul că NRF asigură o forță antrenată și echipată întrunit, ce se poate disloca rapid, care este expediționară, autosustenabilă și poate îndeplini întregul spectru al misiunilor militare, de la cel mai mic nivel până la operații militare majore. De asemenea, NRF va contribui la implementarea conceptelor noi și în curs de apariție pe parcursul procesului de transformare.

Comandamentul Aliat pentru Transformare a fost însărcinat cu educarea liderilor și dezvoltarea programelor de instruire pentru comandanții NRF și staff-ul lor și am pus la punct un program dinamic și cuprinzător la Centrul pentru Acțiuni de Luptă Întrunite. Acesta va asigura instruirea necesară certificării comandanților și staff-ului lor pentru a-și asuma conducerea unei Forțe de Răspuns a NATO. Totodată, colaborăm îndeaproape cu Comandamentul Aliat pentru Operații în domeniul dezvoltării criteriilor de instruire și certificare pentru NRF. Aceste criterii vor fi înnoite frecvent pentru a reflecta nivelul de cunoștințe în creștere și vor fi uneltele de bază pentru transformarea forțelor naționale, care vor fi instruite după aceste standarde. În final, conceptul nostru, eforturile pentru dezvoltare și experimentare se vor concentra asupra modalităților de optimizare a capabilităților NRF. În acel moment vom fi capabili să testăm noile concepte, noile tehnologii și să le evaluăm din punct de vedere calitativ și cantitativ într-un fel cum nu s-a mai făcut până acum în NATO.


Allied Command Transfomation (ACT)
ACT
Norfolk, USA
Strategic Concepts, Policy & Requirements Identification
Joint Concept Development
Future Capabilities Research and Technology
Education
ACT Staff Element Belgium
Joint Warfare Centre Stavanger, NO
Joint Analysis and Lessons leamed Centre Monsanto PO
Joint Force Training Centre Bydgoscz PL
Undersea Research Spezia IT
NATO Defence College Rome, IT
NATO School Oberammergau GE
NATO Communication & Information Systems School Latina IT
NATO Agencies/ Bodies
USJFCOM
Multi/National Centres of Excellence

– Date fiind diferențele dintre cheltuielile militare ale Statelor Unite și cele ale aliaților din NATO, este posibilă acoperirea decalajului între capabilități? Și dacă da, cum va căuta Comandamentul Aliat pentru Transformare să realizeze acest fapt?

– Există o recunoaștere clară în interiorul NATO că acest deficit nu trebuie să crească, ba din contră, el trebuie anulat. Am văzut în eforturile coaliției în Afganistan și Irak puterea copleșitoare a operațiunilor militare întrunite și combinate. Una din lecțiile cele mai importante desprinse de Statele Unite din aceste campanii este necesitatea de a avea aliați capabili, alături de care putem conduce toată gama de operațiuni militare, de la operațiuni de luptă majore la operațiuni ce asigură tranziția, stabilitatea și reconstrucția. A fost necesar un efort concentrat al Departamentului pentru Apărare al S.U.A. pentru a realiza nivelul de interoperabilitate din Operațiunea *Iraqi Freedom.*

S-au realizat multe în domeniul decalajului cheltuielilor militare dintre Europa și Statele Unite. Prefer să mă concentrez mai degrabă pe ce cheltuie Alianța fondurile câștigate cu greu, decât asupra dimensiunii cheltuielilor lor. De aceea, eforturile de planificare a apărării, conduse de echipa de planificatori de la Mons, Belgia, vizează tocmai acoperirea golurilor. Suntem angajați în analize foarte detaliate ale nevoilor NATO și am identificat pentru națiuni atât golurile de capabilități care trebuie acoperite, cât și capabilitățile națiunilor care sunt în surplus față de cerințele NATO. Un program precis de reinvestire privind apărarea, concentrat în principal asupra capabilităților precum comanda și controlul, sprijinul de luptă și deservirea unităților de luptă, va parcurge un drum lung în acoperirea decalajului dintre Statele Unite și aliaților din NATO.

Pe lângă acestea, succesul militar la care am asistat în Afganistan și Irak a fost, parțial, rezultatul unui concept consacrat dezvoltării și al unui program experimental al Comandamentului Forțelor Întrunite Americane. Am constatat aceasta prin introducerea de idei noi și trecerea lor rapidă din stadiul de concept la nivel de experiment, apoi prototip și, când și-au dovedit capabilitatea practică, acest proces a dus

la succesul pe câmpul de luptă. Liderii civili şi militari ai NATO au înţeles pe deplin aceasta şi sprijină crearea unui program de experimentare în curs de formare la Comandamentul Aliat pentru Transformare şi care va ajuta NATO să acopere golul de "capital intelectual". Prin NRF, vom căuta soluţii care să fie coerente pentru NATO. Cu timpul, promovând investirea prudentă în domeniul apărării şi experimentarea temeinică, vom acoperi decalajele ce există între naţiunile membre şi, în cele din urmă, vom permite armatelor Alianţei să conlucreze efectiv în spaţiul de luptă modern.

Forţa de Răspuns a NATO este gata de acţiune, în orice moment, din aer…

– Dumneavoastră conduceţi atât Comandamentul Aliat pentru Transformare, cât şi Comandamentul Forţelor Întrunite Americane. Cum interacţionează în practică aceste două Comandamente?

– Sunt norocos să fac parte din două mari Comandamente care se confruntă cu ameninţările şi complexităţile secolului XXI. Sunt, de asemenea, norocos să am două echipe alcătuite din cei mai buni oameni în acest domeniu, care se trezesc în fiecare zi întrebându-se cum pot îmbunătăţi respectiva organizaţie. Comandamentul Aliat pentru Transformare a fost înfiinţat şi organizat pe baza lecţiilor învăţate în ultimul deceniu de către Comandamentul Forţelor Întrunite Americane. Transferul uriaş de capital intelectual a fost doar primul pas în construirea unei legături transatlantice de idei care să fie baza succesului Comandamentului Aliat pentru Transformare.

Relaţia dintre Comandamentul Aliat pentru Transformare şi Comandamentul Forţelor Întrunite Americane reprezintă o legătură puternică, având ca rezultat înţelegerea comună şi sincronizarea transformărilor Alianţei. O relaţie de parteneriat pe deplin funcţională şi transparentă este piatra de temelie a angajamentului vital cu Statele Unite, cu naţiunile Aliate sau Partenere ale transformării NATO pentru dezvoltarea interoperabilităţii multinaţionale în viitor. O unitate instituţionalizată de eforturi egale între cele două comandamente în curs de dezvoltare şi evoluţie este scopul comun, de sinergia eforturilor beneficiind ambele comandamente, profitând fiecare de puterea unică a celuilalt, susţinută de numeroase legături directe, de cooperare pe multiple planuri.

– Cum ar putea NATO să-şi îmbunătăţească planificarea apărării şi procesele de generare a forţei pentru a se asigura că Alianţa dispune de capabilităţile potrivite atunci când are nevoie?

– După cum am menţionat anterior, Comandamentul Aliat pentru Transformare este în momentul de faţă răspunzător pentru procesul de planificare a apărării al Alianţei. Provocarea noastră privind planificarea este să asigurăm mai degrabă premise bazate pe capabilităţi decât tradiţionalul set de necesităţi bazat pe ameninţări. Mai mult decât atât, trebuie să urmărim integrarea proceselor de planificare a forţei pe termen lung cu procesele de generare a forţei pe termen scurt. În ambele cazuri, proiectanţii planurilor de apărare ai Comandamentului Aliat pentru Transformare au făcut progrese remarcabile în ultimii doi ani.

…de pe apă…

…sau de pe uscat

În primul rând, "Revista Necesităţilor de Apărare 2003" – produsul esenţial al planificatorilor noştri de apărare – a parcurs un drum lung de la abordarea bazată pe ameninţări către abordarea bazată pe capabilităţi. A stabilit capabilităţile cheie ale Alianţei de care are nevoie forţa expediţionară, autosustenabilă, pe care dorim s-o construim pentru viitor şi a trasat capabilităţile naţionale pentru cerinţele Alianţei, identificând în acelaşi timp lipsurile. S-a dovedit a fi o etapă eficientă în planificarea apărării cu multe noutăţi utile în domeniul forţelor combatante, identificând principalele lipsuri în folosirea capabilităţilor.

În al doilea rând, noi lucrăm împreună cu NATO's International Staff, NATO's Internaţional Military Staff şi cu celelalte naţiuni la extinderea "Revistei necesităţilor de apărare", pentru includerea altor discipline NATO de planificare dincolo de eforturile de modificare a forţei cu care suntem responsabili faţă de Comandamentul Aliat pentru Transformare. Incluzând planificarea comenzii şi controlului, logisticii şi armamentelor, vom ajuta la eliminarea dublărilor şi vom permite liderilor Alianţei să evalueze mai bine riscurile faţă de nivelul prestabilit pentru forţele noastre. Acest fapt va permite Alianţei şi naţiunilor să cheltuiască mai bine resursele pentru apărare şi să înţeleagă cum să diminueze riscurile.

În încheiere, vreau să vă spun că lucrăm, în momentul de faţă, la găsirea unui mecanism care să realizeze legătura între planificarea forţei şi generarea acesteia pentru a face ambele procese relevante, previzibile şi utile atât pentru comandanţii Alianţei, cât şi pentru planificatorii resurselor naţionale. Este o misiune provocatoare, dar cred că facem progrese importante. Cred că planificarea apărării şi producerea forţei sunt sarcina noastră principală şi aloc mult timp şi o mare cantitate de efort lucrând împreună cu generalul Jones şi miniştrii apărării din Alianţă pe marginea acestor probleme. Prin acţiuni eficiente în aceste două arii, putem asigura cu succes capabilităţile necesare la timpul potrivit infanteriştilor, marinarilor, aviatorilor şi puşcaşilor marini ai NATO. Şi aceasta este măsura fundamentală pentru succesul unei Alianţe care este din ce în ce mai pregătită să facă faţă noilor provocări de securitate din întreaga lume.

Text preluat din NATO REVIEW
Sursa:
http://www.nato.int/docu/review/2004/issue 2/english/interview.html

NICIODATĂ TOAMNA NU FU MAI FRUMOASĂ

Bacăul – urbea cenuşie a lui Bacovia – este astăzi un oraş frumos, curat, pe alocuri chiar modern. "Urmele" lui Bacovia s-au păstrat, pe ici–pe colo sunt puse inspirat în evidenţă, băcăuanii fiind mândri de ilustrul lor înaintaş.Celebra statuie a poetului, ridicată în centru, lângă hotelul Decebal, este simbolul unei tristeţi ancestrale, al sentimentului inutilităţii, al neputinţei de a evada dintr-o lume plată şi ostilă. Oamenii o privesc, mai dau din cap, mai scot şi câte o onomatopee, apoi îşi văd de ale lor – bune sau mai puţin bune.
Centru industrial, comercial şi, nu în ultimul rând, cultural, Bacăul este şi o localitate de interes militar. Aici, în zona dealurilor dintre Carpaţi şi Siret, s-a creat, printre altele, o adevărată tradiţie aviatică.
Baza aeriană de la Bacău, spre deosebire de toate celelalte din ţară, se află în oraş, la câţiva metri de şoseaua naţională. De aici o serie de avantaje, dar şi o serie de griji în plus, o serie de măsuri necesare pentru protejarea localităţii şi oamenilor ei. Baza aeriană militară, împreună cu AEROSTAR – societate comercială care anul trecut a aniversat 50 de ani de existenţă în construcţiile aeronautice româneşti – şi aeroportul civil din localitate alcătuiesc unul dintre cele mai de substanţă repere ale aviaţiei române.
Oarecum tradiţional, în unitatea militară de aviaţie de la Bacău s-au desfăşurat activităţi de instruire a luptătorilor aerieni, de trecere de la un tip la altul de aeronavă, de pregătire a cadrelor de comandă. Orice denumire a purtat, unitatea de la Bacău a fost una importantă pentru categoria noastră de forţe armate. Aici au lucrat tot timpul unii dintre cei mai buni instructori de zbor, lectori de prestigiu, comandanţi pricepuţi, buni profesionişti. Bacăul a fost mereu o zonă de elită a aviaţiei militare din România.
În urma modernizării structurilor armatei, la Bacău funcţionează o bază aeriană. Pe acelaşi aerodrom îşi va desfăşura activitatea şi o escadrilă de MiG-21 LanceR care va asigura trecerea piloţilor pe avioanele supersonice, precum şi o grupare şcoală (cu L-29, L-39, IAR-99 şi IAR-99 ŞOIM). Ultimele două entităţi aparţin Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene şi vor funcţiona aici până când se vor finaliza lucrările de modernizare a aerodromului de la Boboc.

Zile frumoase, precum sufletele oamenilor locului…

Ajung pe aerodrom la mijlocul zilei, când se zboară din plin. Deşi este toamnă târzie, vremea frumoasă le permite aviatorilor să-şi îndeplinească toate obiectivele propuse pentru acest an. De regulă, aici, la Bacău, toamna, iarna, primăvara, zilele bune pentru zbor sunt relativ rare. Dar, de data aceasta, este altfel. Este bine pentru oamenii zborului. Oameni cu suflet mare şi frumos.

Un vânt calm dezmiardă întinderea aerodromului. Soarele dăruieşte şi el ce mai poate pentru această vreme, sporind vizibilitatea şi alimentând un sentiment de confort pentru cei aflaţi la treabă. La punctul de conducere a zborului, la zebră, cum îi spun aviatorii, aflu că, totuşi, de dimineaţă nu s-a zburat. "Nu erau condiţii în poligon" – mi se spune. Şi înţeleg că situaţia meteorologică în zona poligonului, undeva la câteva sute de kilometri, nu a fost tocmai favorabilă. Dar acum totul este în regulă. Se desfăşoară zbor cu trageri reale de luptă. Luptătorii aerieni atacă ţinte terestre cu bombe şi cu proiectile reactive nedirijate. Se folosesc avioane MiG-21 LanceR simplă şi dublă comandă.

Conducătorul de zbor este **căpitan-comandorul Valentin Tănasă.** Funcţia aceasta, de conducător de zbor, este una foarte complexă, epuizantă, cu răspunderi enorme. Se poate spune că atunci când este activitate, când se decolează şi se aterizează, când sunt avioane în zbor, cel mai stresat om de pe aerodrom este conducătorul de zbor. De aceea, aviatorii care conduc zborul sunt piloţi cu multă experienţă, instructori de zbor încercaţi, oameni cu un bun echilibru psihic. Căpitan-comandorul Tănasă este un asemenea profesionist. În statul de organizare a unităţii el îndeplineşte atribuţiunile de instructor-şef pentru securitatea zborului. Nu de mult, preţ de trei luni, a fost detaşat la Câmpia Turzii pentru a contribui la pregătirea luptătorilor aerieni de acolo. Îmi spune că astăzi totul a mers foarte bine: "Cred că vom face toate misiunile planificate, deşi am început mai târziu activitatea". Urmăreşte atent fiecare decolare, fiecare aterizare. Nu intervine decât atunci când este neapărat nevoie. Dialogul cu cei aflaţi în zbor are loc doar în limba engleză, indiferent de momentul executării misiunii. Căpitan-comandorul Tănasă, dincolo de cele 1.100 ore de zbor, are

Căpitan-comandorul Valentin Tănasă – un profesionist al securităţii zborului

Armurierii în acţiune – se pregătesc blocurile cu proiectile reactive nedirijate şi se face un ultim control la sistemul de prindere a bombei

toate datele profesionale şi omeneşti necesare unui conducător de zbor. Deşi trebuie să "prelucreze" minut de minut sute de informaţii, deşi trebuie să ia foarte des decizii importante, el rămâne mereu la fel de calm, la fel de calculat, nu ridică tonul, nu vorbeşte mai mult decât trebuie. Poate doar ritmul în care aprinde ţigările să trădeze consumul lăuntric, "arderile" nervoase de dincolo de ochii săi limpezi, liniştiţi, dar atât de concentraţi.

...Decolările şi aterizările se succed într-un ritm susţinut. Iată, se desprinde de pistă un avion de dublă comandă pilotat de **căpitan-comandorul Laurian Anastasof,** o mai veche cunoştinţă a noastră, şi **căpitan-comandorul Eugen Botezatu.** Se duc spre ţinte cu câteva sute de kilograme de explozibil. În câteva minute "inamicul" va fi spulberat, iar avionul se va întoarce mai uşor, dar la fel de sprinten şi cu un echipaj din nou victorios. Este pentru a şasea oară în 2004 când aviatorii de la Bacău execută trageri reale cu armamentul de la bordul MiG-ului 21 LanceR...

Un eveniment intrat în obişnuit

O bună bucată de vreme, tragerile cu armamentul de bord al aeronavelor militare erau considerate evenimente totale. Într-un fel, perspectiva unei asemenea activităţi paraliza mersul normal al lucrurilor, o anume crispare îşi punea amprenta asupra celor implicaţi, iar o secretomanie ilogică îndepărta forţat cea mai mare parte a personalului unităţii. Lucrurile s-au schimbat fundamental după 1990 şi, mai cu seamă, după intrarea ţării noastre în NATO. Iată, aici, la Bacău, se execută trageri reale pentru a şasea oară de la începutul lui 2004. Sarcini importante pentru piloţi, dar cel puţin la fel de importante şi pentru personalul tehnic. Bombele şi proiectilele reactive nedirijate se aduc din depozite în ambalajele lor originale. La start, se recepţionează, se pregătesc pentru misiune şi se instalează în dispozitivele de pe grinzile de armament ale avioanelor. Cele câteva operaţiuni desemnate lapidar în fraza de mai sus sunt foarte simple doar la prima vedere. Orice eroare, cât de mică, în lucrul cu astfel de muniţie poate complica situaţia, poate produce incidente nedorite sau accidente cu urmări dramatice şi, chiar, tragice.

Îi văd la lucru pe tehnicieni, pe armurieri, pe mecanicii de la avioane şi realizez că s-au obişnuit cu evenimentele de acest gen, că le-au deprins particularităţile şi că stăpânesc situaţia care, până la urmă, nu-i una fără riscuri. Îmi imaginez că, peste puţin timp, activităţi de acest gen se vor desfăşura mai des (se preconizează să aibă loc trageri cu muniţie reală în fiecare lună) şi că oamenii vor deveni şi mai siguri de ei, şi mai pricepuţi şi că nu le va mai scăpa nici cel mai mic amănunt.

Profesionalism, siguranţă, forţă

Activitatea de înarmare a aeronavelor, febrilitatea şi siguranţa cu care lucrează oamenii, imaginea avioanelor purtând puternice şi eficiente arme, plecările fulgerate ale MiG-urilor înarmate îmi dau un sentiment deosebit, unul pe care nu l-am mai încercat de mult timp. Ceea ce se petrece în jurul meu degajă forţă, emană simţăminte de siguranţă, de încredere. Este ceva nou aici, pe aerodrom. Se petrec alt fel de lucruri decât cele pe care le ştiam. Pe aerodromurile noastre militare întrebuinţarea mijloacelor reale de luptă a intrat în obişnuit. Tragerile cu muniţie reală nu mai sunt excepţiile paralizante. Oamenii controlează fenomenul ca pe orice altă activitate, sigur, cu un plus de grijă, de concentrare, de atenţie.

Dar se întâmplă ceva şi cu oamenii de pe aerodrom. Sunt mai tineri. Şi în rândul piloţilor, şi al tehnicienilor, tinerii au ponderea cea mai mare. Unii şi-au făcut ucenicia, unii şi-o fac acum, şi sunt gata să-şi depăşească maeştrii. Este ceea ce se aşteaptă de la ei, iar văzându-i la lucru, devii sigur că întocmai aşa se va întâmpla. Este, într-adevăr, ceva nou pe aerodrom. Şi în ritm, şi în complexitatea misiunilor, şi în privirile oamenilor, în atitudinea lor. Realizez că, după ce am intrat în NATO ca ţară, iar armata, forţele aeriene – ca instituţii, intrăm în NATO, lucrăm ca în NATO şi ca indivizi, ca elemente luptătoare. Activitatea de zi cu zi a militarilor noştri se desfăşoară tot mai mult ca a acelora aflaţi în NATO de multă vreme.

Prietenilor mei, care vor spune că sunt exagerat de optimist, le răspund de pe acum: activitatea de pe aerodromul din Bacău mi-a dat această senzaţie de forţă, de siguranţă şi profesionalism. Senzaţie pe care am mai trăit-o, cu câţiva ani în urmă, într-o altă gamă, bineînţeles, pe aerodromul unei baze aeriene din Franţa. Şi nu cred că este o fantezie jurnalistică.

"Locotenenţii mei sunt cei mai frumoşi şi mai deştepţi din aviaţia militară!"

Expresia de mai sus aparţine căpitan-comandorului Laurian Anastasof, comandantul escadrilei care are ca misiune să realizeze trecerea tinerilor piloţi pe avionul supersonic.

Căpitan-comandorul Laurian Anastasof – un comandant de escadrilă optimist

Anastasof, un pilot priceput, un om care își trăiește meseria, "care mănâncă aviație pe pâine", ca să parafrazez o expresie din fotbal, a primit această onorantă și dificilă sarcină.

După unul dintre zboruri, am stat câteva minute de vorbă. S-a așezat aici, la Bacău, după ce a zburat la Feteşti și Câmpia Turzii. Știe ce important este ceea ce urmează să facă și este ambiționat de măreția și complexitatea operei. Are în jurul lui oameni serioși, experimentați, puși pe treabă, ceea ce îi dă o anume certitudine. Dar ceea ce îl face să fie

Meteorologul de top – căpitanul Florin Moisă

de-a dreptul optimist este calitatea celor "mici", a tinerilor piloți cu care va lucra. "Locotenenții mei sunt cei mai frumoși și mai deștepți din aviația militară!" – îmi mărturisește la un moment dat. Probabil că nu este pedagogic să redai o asemenea apreciere din partea unui om pus să educe, să formeze, să instruiască, dar mi-am zis că știe Anastasof ce face și am reprodus-o ca atare. Și sunt convins că am procedat bine: locotenenții vor pricepe că o asemenea părere a șefului lor trebuie să-i îndatoreze.

Întâmplarea face ca în ziua documentării să sosească la Bacău și șeful lui Anastasof, generalul de flotilă aeriană Liviu Burhală – comandantul Școlii de Aplicație a Forțelor Aeriene. Venise să se încredințeze că totul este pregătit pentru primirea detașamentului de la școală care va acționa aici până se va finaliza modernizarea aerodromului de la Boboc. A doua zi, generalul Burhală avea să-mi spună că totul este în regulă, că oamenii locului au făcut ceea ce trebuie pentru a-și sprijini camarazii detașați și este sigur că activitatea se va desfășura în parametrii normali.

Între timp, detașamentul școală, comandat de comandorul Stelă Dragomir, a ajuns la Bacău. Cu avioane și cu personal. Deja s-a zburat cu avioanele-școală IAR-99, IAR-99 ȘOIM, L-29 și L-39. Și comandorul Dragomir mi-a confirmat felul primitor al gazdelor de la Bacău: "Camarazii noștri, au făcut tot ce au putut pentru ca lucrurile să intre în normal de la început. Avem condiții bune pentru a ne desfășura activitatea și asta va mai atenua din dificultățile faptului că ne vom afla, pentru o bună bucată de timp, departe de casă".

A doua zi – tot zbor...

A doua zi se zboară din nou. La fel ca în ziua anterioară, se vor executa trageri reale în poligon. La pregătirea activității participă toți cei implicați în buna ei desfășurare.

Ofițerul meteorolog face o bună impresie. Într-un timp foarte scurt prezintă o mulțime de informații argumentându-le cu schemele de rigoare. Aflu că este căpitan, că îl cheamă Florin Moisă și că prognozele sale sunt unele de încredere. Sincer să fiu m-a impresionat discursul său foarte clar, foarte sigur. Atât de sigur încât aveam impresia că vorbește despre ceea ce s-a întâmplat și nu despre ceea ce avea să se întâmple într-un domeniu atât de improbabil.

Fiecare șef de compartiment prezintă ce și cu ce va face. Se pun întrebări, se solicită precizări. În ceea ce îi privește pe piloți, aceștia trec în revistă tot ceea ce au de întreprins, de la contactele cu care urmează să lucreze până la manevrele de descoperire a țintei și a atacului asupra ei. După ce au devenit clare și lucrurile mari, dar și fiecare amănunt în parte, se ia hotărârea: se va zbura. Vor zbura și elicopteriștii din bază cu IAR-330 Puma.

De data aceasta, conducător de zbor este locotenent-comandorul Mihai Cara. Un om cu o inimă mare, generoasă. Un ofițer atent la detalii, cu capacitatea de a recepționa corect torentul de informații și de a lua repede deciziile cele mai potrivite. După ce aterizează din zborul numit sondă meteo, adică cercetare meteorologică a zonei aerodromului, a

Comandorul Ion Oancea – fotografiat după ultimul său zbor cu MiG-ul 21

zonei poligonului și a zonelor vecine, locotenent-comandorul Cara le spune piloților ce se întâmplă pe sus, gradul de acoperire, înălțimea plafoanelor, cum se deplasează norii, pe unde-i ceață, pe unde nu-i, cum este vremea la poligon ș.a.m.d. Prin urmare, mai

Întors din zbor, locotenent-comandorul Mihai Cara le împărtășește celor de la sol ce se întâmplă în cer

întâi se vor executa misiuni de instrucție, de antrenament "la minim", iar pe măsură ce timpul va deveni favorabil se va trece la planificarea de bază, aceea cu trageri reale.

În punctul de conducere a zborului toată lumea-i concentrată asupra operațiunilor pentru declanșarea activității. Avioanele pregătite îndelung și controlate minuțios pleacă vertiginos în înalt. Convorbirile radio, desigur în engleză, sunt scurte, clare, concise. Deși fac un lucru foarte important, foarte complicat, un lucru nu lipsit de riscuri, de primejdii, oamenii sunt bucuroși – se zboară! Și asta este foarte important. Menirea lor se împlinește în zbor, în misiunile piloților.

Cu ochii, cu toată ființa – la dragostea cea mare

Cum comandantul bazei, comandorul Virgil Ristea, este undeva la studii, atribuțiile sale sunt preluate de comandorul Ion Oancea. Comandorul Oancea este una din persoanele deosebite din Forțele Aeriene Române. Este ceea ce se poate numi un meseriaș sută la sută. Atât ca pilot, cât și ca instructor de zbor și comandant. 27 de ani a zburat pe MiG-ul 21. De vreo doi ani, din cauza vârstei, a fost nevoit să renunțe la viteze supersonice și la înălțimi stratosferice și să se întrebuințeze în limita caracteristicilor IAR-ului 330 Puma. După ce a condus activitățile premergătoare începerii zborului, are și el de executat misiuni cu elicopterul. Pilot cu peste 1.700 ore de zbor, Oancea este și astăzi, la manșa unei aeronave mai puțin nărăvașe, la fel de atent, la fel de concentrat.

Ieri am stat de vorbă în câteva rânduri. Așa cum aeronavele, fie

Căpitan Sorin Stan

Căpitan Petrică Havresciuc

Căpitan Leonard Baraboi

Locotenent Florin Butcovan

Locotenent Iulian Marcoci

Locotenent Relu Ioana

MiG-21 LanceR, fie IAR-330 Puma, nu mai au pentru el nici o taină, tot așa se întâmplă și în lucrul cu oamenii. Apropiat, niciodată precipitat, are răspuns, are soluție la toate.

Cât privește sufletul său de pilot, de aviator, a rămas, în bună parte, printre comenzile MiG-ului 21. Deși iubește și elicopterul – îl găsește puternic, multivalent, util. "În lupta modernă, îmi spune, elicopterele, cu posibilitățile lor, sunt absolut necesare. De aceea, eu consider că elicopteriștii fac o treabă importantă și cred că în viitor ponderea misiunilor unor astfel de aeronave va crește, se va diversifica".

Indiferent ce face și ce spune comandorul Oancea, nu trebuie să-l urmărești toată ziua pentru a observa că dragostea sa cea mare a rămas MiG-ul 21.

Cine ne sunt… luptătorii aerieni

Între două misiuni am timp să discut cu câțiva piloți. Ca de obicei, buna dispoziție nu lipsește de la zbor. Glume, trimiteri voit răutăcioase, mici înțepături pleacă și vin din toate direcțiile. Bineînțeles, subiectele cele mai abordate sunt totuși precizările privind zborul, situația de pe traiect și din poligon.

Așa cum spuneam, piloții tineri se află în număr important la Bacău. Dar dincolo de numărul lor, și mai important este faptul că acești tineri, unii parcă nepărăsiți de adolescență, sunt bine pregătiți pe un avion de luptă. Sigur că pentru ei și pentru șefii lor nu-i lucru de mirare. De satisfacție – poate.

"Suntem preocupați să-i aducem la un nivel de pregătire cât se poate de bun – îmi spunea comandorul Oancea. Ei sunt oameni serioși, le place ceea ce fac, sunt interesați și, prin urmare, rezultatele vin firesc".

Îi privesc pe acești oameni tineri. Cât de obișnuiți, cât de normali sunt! Nu-ți vine să crezi că ei fac meseria aceasta complicată. Meseria aceasta care se desfășoară în game ample, în dimensiuni pe care unii nici nu și le pot închipui. Meseria aceasta care te poate duce în câteva clipe de la firesc la cumplit, de la frumos, de la inefabil la dramatic, la tragic.

Cel mai bine îl știu pe locotenentul Butcovan. I-am luat un interviu după ce acționase ca un mare și priceput pilot când în motorul avionului abia desprins de pistă intrase o pasăre. Cât de bine a știut ce să facă și cât de bine a făcut ceea ce știa, ceea ce era necesar de făcut în fracțiunile de timp care le-a avut la dispoziție! Încă nu s-a însurat, dar are mașină nouă. Modest, cu zâmbetul lui cuceritor, Florin este mereu o prezență agreabilă, liniștitoare. La fel ca și colegii lui, locotenenții Marcoci și Ioana, la fel ca și camarazii lui mai mari, căpitanii Baraboi, Havresciuc și Stan.

Căpitanul Stan "a prins" un program de perfecționare în Franța. Acolo, a zburat pe vreo trei avioane și a făcut 285 ore de zbor. Din martie anul acesta, de când s-a întors, a mai zburat 70 de ore pe MiG-21 LanceR. La 30 de ani, însurat, dar încă fără copii, bine școlit și instruit, căpitanul Sorin Cătălin Stan este un ofițer cu bune perspective în aviația noastră militară, perspective pe care le va atinge negreșit.

Zborul continuă. Eroii mei pleacă și se întorc purtând mereu cu ei aerul acela de normalitate, de firesc. Pe pistă și în apropierea acesteia se derulează ritmic, neîntrerupt un scenariu alert. Avioanele decolează, câte unul sau în formație, se pierd repede în înalt, după care vin "acasă", "pun roțile" și își domolesc vijelioasa deplasare. Cei mai atenți la aceste… faze sunt piloții. Decolările, dar mai ales aterizările "trădează" mâna celui de la manșă.

Vremea devine din nou prietenoasă. Soarele, mai palid decât altădată, urcă pe un binecunoscut traiect și alungă ultimii "bulgări" de ceață agățați de picioarele dealurilor din apropiere sau de pe fața Siretului. La Bacău se zboară. Se execută trageri aer-sol cu muniție reală, rezultatele fiind, și de data aceasta, dintre cele mai bune. Deși intensă, tumultuoasă, activitatea se pierde, se topește în imensitatea spațiului luat în stăpânire de o toamnă târzie, dar… înțelegătoare.

Cum zicea poetul? "Niciodată toamna nu fu mai frumoasă…" La Bacău, în două zile de zbor, reporterul a trăit în interiorul acestui vers nemuritor.

DUMITRU AMARIEI

La Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene "Traian Vuia"

O NOUĂ "DECOLARE" SPRE PERFORMANŢĂ

După 84 de ani de existenţă neîntreruptă şi prestigioasă în urbea de pe malul Târnavei Mari, Mediaş, Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene "Traian Vuia" a fost dislocată în garnizoana Boboc–Buzău, unde funcţionează, într-o nouă concepţie şi într-o nouă structură, împreună cu Şcoala de Aplicaţie a Forţelor Aeriene "Aurel Vlaicu", entitate ce-i asigură o parte din logistică, utilităţile şi serviciile administrativ-financiare necesare. Este un nou început, semn al transformărilor din sistemul militar românesc, rezultat al procesului de restructurare şi eficientizare a învăţământului militar, dar este şi o nouă "decolare" spre adevărata performanţă, spre atingerea in integrum **a standardelor şi exigenţelor Alianţei Nord-Atlantice.**

Le-am vizitat în noua lor locaţie pe viitoarele cadre tehnice ale Forţelor Aeriene Române, le-

Comandorul Marian Milea, comandantul şcolii

am ascultat opiniile, le-am admirat tinereţea şi entuziasmul, am stat de vorbă cu minunaţii lor dascăli şi comandanţi şi scriem aceste rânduri sub impulsul angajării lor spre noi orizonturi, mai largi, mai înalte.

"Sunt maistru militar, subofiţer format pentru deservirea tehnicii de luptă din dotare, pregătirea şi perfecţionarea tinerilor militari.

Sunt întotdeauna conştient că exploatarea şi întreţinerea la cele mai înalte standarde ale tehnicii de luptă reprezintă principala mea responsabilitate, iar de funcţionarea ei corectă depinde viaţa camarazilor şi subordonaţilor mei.

Sunt convins că educaţia fiecărui subordonat este şi atribuţia mea, iar prin exemplul personal îi voi conduce spre cele mai

LEGĂMÂNT DE CARIERĂ

înalte standarde posibile.

Mă voi strădui să fiu calm, înţelegător şi ferm. Voi lăuda meritele şi voi încuraja ambiţia. Voi încerca să formez echipe de luptă sudate, care să mă reprezinte.

Nu voi uita niciodată că sunt responsabil în faţa comandanţilor şi a şefilor mei pentru buna funcţionare a tehnicii, pentru moralul, disciplina şi eficienţa subordonaţilor mei, iar performanţa lor va fi imaginea mea.

Voi face întotdeauna cinste şcolii şi dascălilor care m-au pregătit pentru a reprezenta cu onoare corpul maiştrilor militari şi subofiţerilor!".

"NE SIMŢIM, DEJA, CA LA NOI ACASĂ!"

Tuşind a oboseală, dar şi a uşurare, după o alergătură zbuciumată de 15 kilometri, bătrânul microbuz "TV" se opreşte la poarta Şcolii de Aplicaţie a Forţelor Aeriene "Aurel Vlaicu". Gazde bune şi atente, **locotenent-comandorii Ştefan Ţigău** şi **Dan Hageanu,** ofiţeri de relaţii publice, se oferă să ne fie ghizi şi sprijin în documentare. Le mulţumim şi-i urmăm cu "receptoarele" larg deschise. Este o dimineaţă superbă de început de noiembrie şi soarele conferă cazărmii o aură sărbătorească şi calmă. Parcurgem aleile împodobite cu flori multicolore de toamnă şi notăm prima impresie de vizitatori: curăţenie, ordine, toată lumea – în programul ordonat. E semn bun.

Ajungem imediat în biroul spaţios şi funcţional al comandantului şcolii, **comandorul Marian Milea,** recent promovat în funcţia de locţiitor al comandantului Şcolii de Aplicaţie a Forţelor Aeriene. Ne oferă câte o cafea fierbinte şi intră imediat în subiect. "Nu a trecut prea mult timp de când am descins în noua noastră cazarmă, dar ne simţim, deja, ca acasă! Avem tot ce ne trebuie, am fost primiţi ca adevăraţi camarazi, ni s-au oferit spaţii corespunzătoare pentru cazare, instrucţie şi învăţământ. Nu ne-a fost uşor să ne mutăm aici, am depus un travaliu impresionant, dar a meritat. Ne aflăm la un nou început de drum, şi ni-l dorim cât mai lin, cât mai plin de împliniri şi succese. Acum suntem membri <<plini>> ai NATO şi trebuie să ne pregătim ca la NATO, să gândim ca la NATO, să acţionăm, în toate împrejurările, ca la NATO!"

Curs practic în hangarul-şcoală

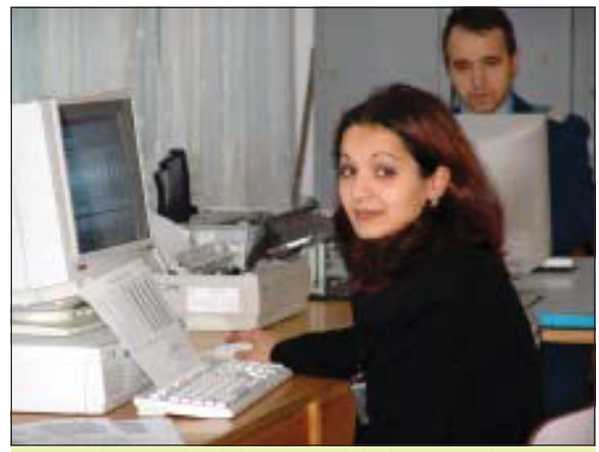
Intră în discuţie şi **colonelul Ilie Andrei,** şeful secţiei învăţământ şi locţiitor al comandantului: "Ne-am adus aici, în noua locaţie, întreaga bază tehnico-materială de la Mediaş: peste o sută de vagoane şi cam tot atâtea camioane în care am transportat logistica specifică – laboratoarele, bibliotecile, materialul demonstrativ, machetele funcţionale, documentele de arhivă. O dată cu elevii, 84 de băieţi şi fete, a venit la Boboc şi marea majoritate a cadrelor şcolii, inclusiv doi profesori civili. Ne-a fost greu cu cazarea în Buzău, dar ne-am descurcat… Funcţionăm pe două clase (mixte) de aviaţie (avion-motor) şi două clase (mixte) de radiolocaţie. Cele patru catedre – aviaţie, radiolocaţie, tehnico-ştiinţific şi instruire militară de bază – sunt încadrate în proporţie de 80 la sută cu cadre didactice cu înaltă calificare. Şcoala noastră are nivel post-liceal şi pregăteşte maiştri militari şi subofiţeri atât pe filieră directă (cu o durată de doi ani), cât şi pe filieră indirectă (un an sau doi ani). Absolvenţii şcolii primesc grad militar (maistru militar clasa a V-a, respectiv sergent), precum şi certificat de competenţă profesională (echivalare pentru viaţa civilă, pentru absolvenţii pe filieră directă). Avem dascăli excelenţi, precum **profesorul Ion Grigore** (inginer electronist), **profesoara Camelia Oprişor** (engleză), **căpitan-comandorul ing. Valentin Enache** (aviaţie), **căpitan-comandorul ing. Laurean Herepean** (tehnico-ştiinţific), **locotenent-colonelul Leodor Jula** (radiolocaţie), **maiorul ing. Simion Petric** (artilerie şi rachete sol-aer). Elevii învaţă foarte bine, cei mai mulţi dintre ei având medii de peste 8,50".

Obiect de studiu: bordul elicopterului

Şeful de stat major al şcolii, **locotenent-colonelul Mircea-Victor Bucur,** ţine să ne asigure, la rândul său, că elevii sunt "foarte disciplinaţi, silitori şi cu capul pe umeri, învaţă fără să fie împinşi de la spate", iar comandanţii şi cadrele didactice "sunt excelenţi pedagogi, devotaţi instituţiei, dornici de autoperfecţionare şi autodepăşire".

Ne convingem de toate aceste aprecieri, asistând la cursurile teoretice şi practice desfăşurate pe parcursul a două zile de şcoală.

LOGISTICĂ ŞI INSTRUIRE - LA STANDARDE NATO



Aspect din laboratorul de informatică

Mai întâi, intrăm în laboratorul de informatică, dotat cu 14 posturi de lucru (calculatoare deosebit de performante), un server şi multe alte utilităţi de învăţământ. La "catedră" – **maistrul militar Petrică Ivan,** ajutat de **Elena Grigore,** analist-programator. Este o şedinţă obişnuită, în care elevii deprind lucrul practic cu calculatorul în diferite programe. Este unul dintre cele mai îndrăgite cursuri la care participă toţi elevii şcolii. "Nu avem probleme cu elevii noştri – ni se destăinuie maistrul militar Ivan. Le place tehnica, sunt curioşi, prind repede, sunt interesaţi să înveţe cât mai temeinic lucrul pe calculator. Cei mai buni dintre ei vor avea acces, cu timpul, la INTERNET-ul şcolii, un motiv în plus pentru a-şi însuşi cât mai bine tainele computerului".

Că este aşa ne-o demonstrează şi cei 14 cursanţi, aplecaţi cu concentrare asupra tastaturilor. N-au timp de pierdut, aşa că nu-i deranjăm. Le notăm doar numele celor mai buni: **elev caporal Octavian Hila, elevă caporal Luminiţa Michai, elev caporal Bogdan Chiş.**

În laboratorul de electrotehnică, maşini electrice şi măsurători electronice îl întâlnim pe **căpitan-comandorul ing. Laurean Herepean,** şeful catedrei tehnico-ştiinţifice. Face parte din promoţia 1981 şi este cel mai vechi cadru didactic din şcoală. Şi-a adus în Buzău şi familia – soţia şi copilul. A închiriat un apartament cu două camere, pentru care plăteşte 120 de euro pe lună. O parte din această sumă este suportată, potrivit legii, de armată. Se află la a treia mutare şi schimbare de garnizoană, însă nu se simte marcat de desele "trambalări cu căţel şi purcel". "Important e să fii util şi să ai motive de bucurie pentru tot ce faci – ne spune cu modestie. Am reuşit să instalez, întocmai ca la Mediaş, laboratorul în care ne aflăm. Priviţi, nu lipseşte nimic, totul e funcţional, la locul său. Fiecare elev are masa lui de lucru, instalaţia sau aparatul lui, schemele ajutătoare, documentaţia teoretică. Eu numai îi îndrum şi-i ajut să pună în aplicare cele învăţate în clasă. Ne instruim modern, după standardele şi exigenţele NATO. Avem bază tehnico-materială pe măsură, metode de predare şi instruire validate de practică, logistică performantă. Însă şi… materialul uman este de calitate! Am cuvinte de laudă pentru toţi băieţii şi toate fetele – sunt cuminţi, interesaţi să acumuleze cât mai mult, cât mai profund. Mi-e mai mare dragul să le fiu profesor, educator, instructor, la nevoie frate mai mare sau părinte…" Iar "copiii" îşi văd în linişte de treabă, doar când şi când aruncându-ne câte-o privire pentru a se asigura că ne impresionează cât de îndemânatici sunt.

Însoţitorii noştri ne conduc, dându-ne explicaţii docte, spre locul unde este amplasat sistemul radar Gap Filler, instalat de curând în incinta şcolii. Fotoreporterul revistei noastre nu mai pridideşte cu pozele lui, în timp ce **locotenentul ing. Bogdan Marinescu,** instructor la catedra de radiolocaţie, ne prezintă subansamblurile modernei "uzine" achiziţionate din S.U.A., destinată a face "tandem" cu multifuncţionalul FPS-117. Tânărul ofiţer a făcut specializarea în Statele Unite şi cunoaşte la perfecţie noua aparatură, "sută la sută NATO". De altfel, pe durata a 25 de zile, locotenentul ing. Marinescu a condus cursul de învăţare a radarului Gap Filler de către 19 maiştri şi subofiţeri, asistat de un reprezentant al firmei producătoare, **inginerul american Theodore Houck.** Împreună, au făcut un lucru excelent, cursanţii au fost pe deplin mulţumiţi şi au plecat în unităţi "tobă de carte".

Pe drumul spre laboratorul de radiotehnică şi radiolocaţie, ofiţerul ne vorbeşte de pasiunile lui – electronica, muzica, pictura –, de greutăţile de burlac. Este din Hunedoara, a venit la Boboc din Mediaş, locuieşte cu chirie în Buzău (100 de euro pe lună!) şi este îndrăgostit de… arma şi specialitatea cărora li s-a dedicat imediat după absolvirea liceului militar. Se înţelege bine cu elevii lui, se respectă reciproc, se impulsionează reciproc. Îi place să "predea", dar mai mult îi place să înveţe, să experimenteze…

Mergem mai departe, de data aceasta

spre hangarul special amenajat pentru viitorii tehnici de avioane şi elicoptere. Ne oprim în laboratorul radio-electronică de bord pentru MiG-21 LanceR, al cărui şef este **maistrul militar Alexandru Bodnar.** În jurul său, 20 de elevi şi eleve îl ascultă cu atenţie, repetă după el principalele operaţiuni tehnice. Machetele sunt sugestive, pe de-a-întregul funcţionale, schemele şi materialul demonstrativ răspund întru totul scopurilor de învăţământ. Nu se pierde nici un minut, lecţia are caracter colocvial, se pun în discuţii subiecte teoretice, se rezolvă pe loc "cazurile" anume provocate. Atmosfera e tinerească, destinsă, însufleţitoare. Cei mai isteţi se dovedesc a fi **elevii caporali Mihai Enea** şi **Pârvu Adina,** mereu gata să întrebe ceva ori să răspundă la întrebările celorlalţi.

PER ASPERA AD ASTRA

Da, aveau dreptate strămoşii noştri latini: la stele, sus, în piscul profesiei, se ajunge numai prin strădanii de zi cu zi, prin anevoioase şi dificile urcuşuri. Dar ce frumos este când izbuteşti, când visul devine realitate!

"Colocviu" în laboratorul de radiotehnică

Stăm de vorbă cu elevii şi elevele şcolii şi nu ştim ce să notăm mai întâi, pe cine să imortalizăm în fotografie din atâtea fete frumoase şi atâţia flăcăi faini. Ca, de pildă, **Luminiţa Michai,** care a fost aleasă "regină" la balul bobocilor. Are 23 de ani şi se pregăteşte în specialitatea avion-motor. A terminat anul I cu media 9,36 şi are ambiţia de a absolvi şcoala ca şefă de promoţie. I se pare absolut firesc să muncească "pe brânci", să înveţe "pe rupte", să se supună aceluiaşi program ca al băieţilor. Fratele ei este maistru militar la Baza 90 Transport Aerian şi ea "ţinteşte" repartiţia la aceeaşi unitate. Este o fire veselă, optimistă, îndrăzneaţă. Ne spune, râzând frumos: "Ştiu că tinereţea e trecătoare, de aceea mă preocup temeinic de ceea ce îţi rămân pentru toată viaţa: învăţătura, înţelepciunea, spiritul competitiv ".

Prietenul ei, **elevul caporal Bogdan Chiş,** "rege" la acelaşi bal al bobocilor de anul trecut, are 20 de ani, este absolvent de liceu militar şi are ambiţii la fel de mari ca Luminiţa. Ar fi putut merge la şcoala de ofiţeri, însă a preferat la tehnici. Este înalt, impozant, "moare" după elicoptere, dar îl pasionează şi şahul: "Avem o bază tehnico-materială excelentă. Suntem bine cazaţi, hrana este îndestulătoare, gustoasă, bine preparată. Comandanţii şi profesorii ne respectă, ne tratează omeneşte, ne ajută să ne ridicăm la nivelul de profesionalism cerut de NATO. Depinde doar de noi să nu-i dezamăgim, să ajungem exact ceea ce ne-am propus să devenim".

Elevul fruntaş Marius Pop are 25 de ani şi este din Cluj-Napoca. A absolvit Facultatea de administraţie publică, însă un verişor de-al lui, locotenent-comandor la Baza aeriană de la Câmpia Turzii, l-a convins să se înscrie la această şcoală. L-a ascultat, şi nu-i pare rău. "Aici, învăţ carte, învăţ o meserie frumoasă şi utilă – radioelectronica de bord. M-am acomodat repede cu programul militar, cu plantoanele, cu şmotrul pe sectoare. Nu-i aşa de greu cum se plâng unii. Avem tot ce ne trebuie pentru a merge până la capăt şi a deveni profesionişti de folos Forţelor Aeriene. Aşa gândesc eu şi aşa gândesc toţi colegii mei de clasă, de pluton".

Fotoreporterul nostru a zăbovit mai mult asupra **elevei caporal Daniela Noghi.** Ştie el de ce. Fata e frumuşică, zveltă, dezinvoltă.

Privind ţintă spre... viitoarele posturi ale datoriei

Are 19 ani şi este născută în localitatea Băneşti–Prahova, acolo unde şi-a frânt aripile de aur marele pionier al aviaţiei româneşti şi mondiale, genialul aviator Aurel Vlaicu. N-a putut "prinde" un loc la aviaţie, dar e bună şi radiolocaţia. O învaţă din pasiune, cu gândul la a deveni o operatoare model. "Nimic nu este greu când ai tragere de inimă şi ştii exact ce vrei în viaţă – ne spune Daniela. Sunt cu capul pe umeri, îmi cunosc bine interesul şi vreau să nu-i fac de ruşine nici pe părinţii mei, nici pe instructorii şi dascălii care ne învaţă cu atâta pasiune. Un gând de viitor? Să fiu repartizată la Otopeni, să mă căsătoresc cu cine mi-e drag şi să fac vreo 3–4 copii…". Aşa să fie, Daniela!

Ne-a impresionat plăcut şi **elevul caporal Bogdan Popov,** venit tocmai de la Sulina, pentru a se "face" radiolocatorist de profesie. A absolvit anul I cu media 9,35 şi are şanse reale să absolve şcoala ca şef de promoţie. Ştie foarte bine limba engleză şi este hotărât să fie "brici" în postul în care va fi repartizat. "Nu am pretenţii, vreau doar să-mi fac cum trebuie meseria. S-a investit mult în pregătirea noastră, şi material, şi moral, şi avem obligaţia, absolut toţi, să ne îndeplinim ireproşabil misiunile încredinţate!"

Ce-ar mai fi de adăugat? Poate o singură remarcă. Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene "Traian Vuia" a "decolat" perfect de pe noua ei "pistă" şi întregul său efectiv se străduieşte ca "zborul" să-i fie lin, performant, la nivelul exigenţelor NATO. Succes, dragi camarazi!

Colonel (r) NICOLAE RADU
Foto: ADRIAN SULTĂNOIU

ÎN SPATELE IMAGINII

Intrate în dotarea trupelor de apărare antiaeriană la începutul anilor 1960, complexele de rachete sol-aer au constituit, de-a lungul timpului, arme de elită ale Forţelor Aeriene Române, iar oamenii, profesionişti desăvârşiţi.
Aproape în fiecare an, într-una din lunile de vară, buletinele de ştiri au ca subiect tragerile de luptă ale divizioanelor de rachete sol-aer. Informaţiile sunt însoţite de câteva secunde de imagini, mai mult decât sugestive, cu lansarea unei rachete şi momentul exploziei acesteia în apropierea unei ţinte. O parte a marelui public ignoră informaţia, o parte o consideră interesantă, iar o parte este fascinată de imagini. Însă cei prezenţi la faţa locului, în poligonul Capu Midia, în momentul lansării unei rachete sol-aer, trăiesc o experienţă pe care, cu siguranţă, nu o vor uita vreodată. Ce se ascunde în spatele acestei scene? Multă pregătire, o muncă titanică, resurse umane şi materiale deloc neglijabile. Pentru a afla mai multe detalii, atât despre tehnica în sine, cât şi despre oamenii care o gestionează, am vizitat un divizion de rachete sol aer, într-o zi obişnuită de instrucţie.

Naveta – un stil de viaţă

Autobuzul lasă în urmă Capitala, tocmai la timp pentru a evita blocajele din traficul dimineţii. Urmează un drum de aproximativ 40 de kilometri până la divizion. Şoseaua este bună, motorul toarce mulţumit, naveta pare, la prima vedere, un dulce supliciu. Vecin de banchetă îmi este **locotenentul Cătălin Baştea**, coleg de promoţie în Academie. Timbrul vocal mult mai grav decât cel stocat de memoria mea, uneori voit controlat, semn cert al unei anume experienţe de viaţă, îmi dezvăluie un coleg maturizat de cei cinci ani petrecuţi în divizion. "Naveta nu este foarte grea. Cel puţin în comparaţie cu alte divizioane dispuse în creierii munţilor, unde acest lucru înseamnă mai bine de o oră de mers în serpentine, pe drumuri forestiere, sau unde naveta nu este posibilă decât cu trenul", îmi spune locotenentul Baştea. S-a căsătorit, este chiar tătic, iar de curând, a reuşit să-şi cumpere o locuinţă. Cu eforturi mari, cu rate pentru următorii 20 de ani. Chiar şi aşa, creditul l-a obţinut cu mare dificultate, deoarece, de când militarii au contracte pe perioadă determinată, băncile acordă foarte greu împrumuturi acestora. Soţia este profesoară, dar la Galaţi, deoarece nu a reuşit să obţină un post în Bucureşti. Aşadar, în timpul săptămânii este navetist la…serviciu, iar în weekend este navetist la…familie. Deşi pare greu de crezut, locotenentul Baştea şi-a găsit timp şi pentru un curs postuniversitar în comunicare şi relaţii publice.

"Cariera militară cere sacrificii mari, trebuie să fii autodidact, nu să te mulţumeşti cu ce oferă sistemul. Pentru că armata nu mai este un sistem închis. Este sigur faptul că nu toţi cei care ajung cadre militare vor avea doar o carieră militară. Acum, armata este un sistem dinamic, în continuă transformare, şi trebuie să fii pregătit pentru o eventuală carieră în societatea civilă. A avut chiar o ofertă de la o firmă, după absolvirea cursului post-universitar, dar a decis să continue drumul pe care a plecat. Restructurarea Forţelor Aeriene a adus deja multe schimbări în bine şi unităţilor de rachete sol-aer. În viitorul apropiat, vor mai fi, cu siguranţă, şi altele", este de părere colegul meu.

Din punct de vedere profesional, se află pe aceeaşi funcţie de când a ajuns în divizion, comandant pluton lansare. A învăţat mult despre complex în aceşti ani, a fost şi la trageri, este apreciat pentru ceea ce face.

"La început a fost mai greu. Nu aveam experienţă, maistrul militar încadrat la bateria lansare se pensionase de curând, comandantul de baterie şi-a dat demisia în scurt timp, aşa că nu am avut de la cine <<să fur meserie>>. A trebuit să învăţ din cărţi. Dar cred că a fost mai bine aşa, acum sunt convins că ceea ce fac este exact ca la carte. O învăţare empirică ar fi putut să-mi ofere surprize la un moment dat", concluzionează locotenentul.

Între timp, ajungem la poarta unităţii. "Desantul" din autobuz înlătură amorţeala aleilor recent măturate, deşi coroana copacilor este tot mai rară. Rigolele sunt, de asemenea, ornate cu pietriş. Aşadar, semne de buni gospodari. În holul comandamentului, panouri cu fotografii înfăţişând scene din activitatea mai veche sau mai recentă te introduc în atmosfera unui divizion al cărui palmares se măsoară în cele 18 trageri de luptă notate, fără excepţie, cu calificativul "foarte bine".

Comandantul, **locotenent-colonel Marin Moise,** ne oferă, pentru început, câteva repere istorice. "Divizionul a fost înfiinţat în anul 1960, în cadrul Regimentului 18 Rachete Antiaeriene Chitila. În anul 1973, în momentul înfiinţării Brigăzii 1 Rachete Antiaeriene, a intrat în subordinea acesteia şi a fost dotat cu tehnica necesară conducerii automatizate. Ulterior, tehnica din dotarea divizionului a evoluat în funcţie de achiziţiile efectuate în cadrul unităţilor de apărare antiaeriană. Astfel, în anul 1985, divizionul a fost înzestrat cu complexul de rachete antiaeriene S-75 M3 <<Volhov>>.

Ultimii ani poartă amprenta restructurării şi operaţionalizării Forţelor Aeriene. Astfel, dacă din punct de vedere al subunităţilor luptătoare divizionul avea în compunere, în perioada de început, 3 baterii: bateria radiotehnică, bateria lansare şi o baterie de artilerie antiaeriană, acum, în statul divizionului nu mai există decât primele două. Subunităţile destinate cu asigurarea pentru luptă au fost constituite, până nu demult, dintr-un pluton comandă şi un pluton aprovizionare trupă. În anul 2001, plutonul comandă a devenit pluton de stat major, iar plutonul aprovizionare trupă a devenit pluton logistic.

Datorită încadrării bune cu personal au dispărut problemele funcţiilor prin cumul sau a încadrărilor pe sisteme a unora care nu deţin pregătirea necesară. Chiar dacă o parte a personalului, care a întrunit condiţiile ordonanţei, a ales să treacă în rezervă, recentele desfiinţări ale unor subunităţi din cadrul Forţelor Aeriene au avut drept efect reîncadrarea funcţiilor rămase libere cu specialişti ce au experienţă pe tehnica respectivă. Astfel, deşi coeziunea echipei de luptă a avut de suferit datorită dinamicii statului de încadrare, s-a realizat o întinerire a colectivului, fără efecte majore asupra capacităţii de luptă.

Orice zi începe cu verificarea tehnicii

O altă caracteristică majoră în funcţio-

nalitatea divizionului este dată de faptul că din acest an, militarii în termen au fost înlocuiţi de militari profesionişti angajaţi pe bază de contract. Aceştia au altă motivaţie, sunt plătiţi pentru activitatea depusă şi poartă responsabilitatea propriilor fapte. În plus, concepţia pregătirii pentru luptă s-a schimbat mult în bine. Militarii în termen abia deprindeau ce aveau de făcut şi încheiau stagiul militar. Trebuia formată altă serie pentru deservirea tehnicii. Totodată, renunţarea la ture este un alt avantaj din acest punct de vedere, deoarece echipa de luptă are acum posibilitatea de a se antrena în efectiv complet.

Serviciul de pază este şi el beneficiar al acestor transformări. Avem încadrat, în acest scop, un pluton de poliţie militară, care are drept misiune asigurarea pazei cazărmii“, aflăm de la locotenent-colonelul Moise.

Bateria radiotehnică – subunitatea “soft”

În compunerea bateriei intră cabina indicare-dirijare, cabina aparaturii de calcul, staţia de radiodirijare, grupurile electrogene şi cabina de distribuţie a energiei. La acestea se adaugă plutonul de radiolocaţie, înzestrat cu staţia P-18 şi radioaltimetrul PRV-13. În aceste cabine sunt

Satisfacţia lucrului bine făcut se obţine cu efort

zeci de blocuri de circuite electronice care constituie “creierul” complexului. Aici se prelucrează datele, este generat sistemul de coordonate, se formează şi se emit comenzile rachetei, aici are loc procesul de dirijare al rachetei etc.

Căpitanul Cornel Ovidiu Badea, promoţie 1993, a ocupat, pe rând, funcţiile de şef al sistemului de formare a comenzilor, ofiţer cu dirijarea, comandant grup, iar în prezent este comandantul bateriei. “Tehnica, deşi nu este de ultimă generaţie, este stabilă. Sigur, mici deranjamente sunt inerente, dar totul se remediază pe loc. Apoi, conform instrucţiunilor, executăm lucrări de întreţinere săptămânale, lunare şi periodice (primăvara şi toamna). Dispunem de piese de schimb, iar pregătirea teoretică a personalului încadrat pe sisteme este foarte bună. Apoi, divizionul de rachete sol-aer are un algoritm specific de desfăşurare a activităţilor. Acestea urmează un grafic bine stabilit, ce aduc mai degrabă a ritual. Programul începe întotdeauna cu controlul funcţional al tehnicii. Asta înseamnă că indiferent de vreme (fie că ploua, fie că ninge sau e frig de <<crapă pietrele>>), indiferent de orice alte condiţii subiective sau obiective, se va efectua verificarea tehnicii. Aceasta trebuie să fie în orice moment în parametrii de funcţionare în proporţie de sută la sută. Nici o abatere nu este acceptată. Orice deranjament apărut este remediat imediat. Nimeni nu pleacă acasă dacă tehnica nu funcţionează în parametri. De aceea, o zi bună pentru un rachetist se cunoaşte abia după verificarea tehnicii. Fiecare om din cadrul divizionului îşi cunoaşte rolul şi statutul pe care-l deţine în cadrul echipei, iar principala sa grijă este aceea de a-şi rezolva sarcinile într-un mod profesionist, conştient de faptul că reprezintă o rotiţă dintr-un angrenaj. Orice scăpare afectează întregul mecanism.

Cea mai frumoasă funcţie, într-un divizion de rachete, cred că este cea de ofiţer cu dirijarea. Nu poate fi exprimat în cuvinte momentul în care poţi să raportezi: **ţintă nimicită**! Un an de muncă, sute de ore de antrenament sunt acumulate într-o tensiune fantastică. Orice fracţiune de secundă întârziere, orice ezitare, o lansare precipitată sau una întârziată, totul depinde de ofiţerul cu dirijarea. Pentru acele secunde care presupun dirijarea rachetei la ţintă, echipa de luptă se antrenează cu ajutorul aparaturii AKORD. Sute de scheme virtuale generate de această aparatură sunt rezolvate în cadrul orelor de antrenament”- ne spune căpitanul Badea.

Deşi a fi comandantul bateriei radiotehnice nu este un lucru la îndemâna oricui, timpul căpitanului Badea este atent drămuit între serviciu, familie şi... viitor. Căsătorit şi tatăl unui copil, acesta nu a lăsat cariera la voia trecerii timpului. În acest sens, a urmat, în afara cursurilor de carieră, Facultatea de electrotehnică, iar în prezent este doctorand în cadrul Politehnicii, având drept temă de doctorat subiectul: “Sisteme de poziţionare a antenelor”.

În cabina care adăposteşte aparatura de calcul (A.C.), lângă blocurile sistemului de formare a coordonatelor, îl întâlnim pe omul emblemă al divizionului. Este **maistrul militar principal Niculai Rachieru,** promoţie 1982. Începând din acel an viaţa lui se confundă cu istoria divizionului. Experienţa acumulată ar putea acoperi o carte. A locuit o perioadă într-un cămin militar, mai târziu i-a fost repartizat un apartament în Bucureşti, a trăit revoluţia în divizion, a devenit, în timp, un profesionist desăvârşit şi a iniţiat, la rândul său, în tainele meseriei, multe generaţii de tineri sosiţi din promoţie. Nici nu mai ştie numărul tragerilor de luptă la care a participat. Datorită experienţei şi profesionalismului dovedit în timp, a fost cooptat în echipa de luptă şi a altor divizioane, care nu aveau specialist pe funcţia respectivă. Evenimentul decisiv în formarea sa ca profesionist, a constat în tragerile executate în poligonul de

Lucrările de întreţinere nu mai au nici un secret pentru maistrul Rachieru

la Ashuluk (din fosta Uniune Sovietică), în anul 1984. Nu sosise de mult timp în divizion, când a trebuit să meargă la pregătire în poligonul de la Capu Midia. “Antrenamentul dura 45 de zile, se finaliza cu trageri, iar în urma verificărilor erai admis sau respins pentru a merge la Ashuluk. Presiunea era maximă, o eventuală ratare putea avea o influenţă negativă asupra carierei. Însă, o dată ce erai acceptat în echipa de luptă şi executai o tragere în condiţiile respective, câştigai o mare încredere în tine”, îşi aminteşte maistrul. Un alt moment important, l-a reprezentat revoluţia din Decembrie 1989. “Au existat situaţii în care eram convinşi că suntem atacaţi. Punctul culminant a fost atunci când indicatoarele arătau că mai multe elicoptere se află chiar deasupra divizionului. Am ieşit afară să ne convingem, să auzim zgomotul motoarelor. Afară, însă, era o linişte totală. Atunci, comandantul divizionului a realizat că suntem victimele războiului electronic şi a decis să nu lansăm rachete. S-a dovedit a fi o decizie înţeleaptă”, rememorează maistrul Rachieru acele clipe.

Bateria lansare – componenta “hard”

Bateria lansare reprezintă cea de a doua subunitate luptătoare din cadrul divizionului. Fără ea, bateria radiotehnică ar privi ţintele…şi atât. Aici se gestionează depozitul de rachete (cuibul de viespi), depozitele cu maşini de transport şi încărcare (MTI) şi fluxul tehnologic (alimentarea rachetei cu aer şi cu combustibili speciali – carburant şi oxidant).

Deşi norii au cernut câteva reprize de stropi timizi, bateria lansare pare a avea o zi bună. Cel puţin după verificarea tehnicii, când rampele de lansare, seduse de mişcările antenelor staţiei de radiodirijare, au valsat în ritmul acestora atât în azimut, cât şi în înălţare, răspunzând la toate comenzile pupitrului de comandă. “În perioadele cu umiditate excesivă, izolaţia mai cedează. Dar sunt lucruri pe care noi le cunoaştem, luăm măsuri de precauţie cu ocazia efectuării lucrărilor de întreţinere, astfel încât aceste evenimente sunt destul de rare, iar remedierea lor se realizează în timp optim, astfel

încât să nu afecteze capacitatea de luptă a divizionului. În general, experienţa ne ajută să identificăm rapid natura problemelor şi să le înlăturăm", ne spune locotenentul Baştea.

La una din rampele de lansare, agitaţie mare. **Sergentul-major Andrei Boboc**, comandant de grupă, conduce antrenamentul echipelor rampelor de lansare. Se urmăreşte realizarea coeziunii echipelor, deoarece sunt mulţi servanţi sosiţi de puţin timp în divizion, iar în curând urmează să fie verificaţi. Deci vor trebui să realizeze operaţiunile de încărcare-descărcare a rachetei pe şi de pe rampa de lansare în barem, ceea ce înseamnă multă muncă, sincronizare perfectă şi atenţie maximă. Comenzile sunt scurte: "Încărcaţi", "Introduceţi tija", "Fixaţi careta" etc. Rapoartele nu întârzie nici ele: "Unu gata!", "Doi gata!", "Trei gata!". Racheta de antrenament ajunge pe rampa de lansare. Nu în barem, încă, dar în siguranţă. Dovadă a faptului că operaţiunile au fost executate corect, ca la carte. Într-o scurtă pauză, aflu de la sergentul-major Boboc că este din Roşiori, este căsătorit şi are un copil. După efectuarea stagiului militar, în anul 1993, a decis să urmeze o carieră militară. Astfel, a devenit militar angajat în cadrul bateriei de artilerie antiaeriană calibru 37 mm, de la Siliştea Gumeşti. Întrucât unitatea respectivă a fost desfiinţată în anul 2000, în loc de a opta pentru ordonanţă, a susţinut examen la şcoala de subofiţeri pe filieră indirectă. În anul 2002, visul său a devenit realitate, fiind avansat, în urma absolvirii şcolii, sergent-major. În divizion s-a adaptat repede, a învăţat şi a devenit un om de bază al bateriei lansare. Deşi, pentru a ajunge în fiecare zi în divizion la ora începerii programului, sergentul-major Boboc depune un efort extraordinar. Se trezeşte la 4 dimineaţa, merge cu trenul până în Alexandria, de unde ia un microbuz cu care să ajungă la unitate. Seara ajunge acasă în jurul orelor 19.30–20.00, urmând acelaşi traseu, în sens invers. Dar aceste eforturi sunt răsplătite prin mulţumirea faptului că face ceea ce-i place. Este convins că a făcut alegerea corectă şi, indiferent de greutăţi, va lupta pentru a evolua în cariera militară.

O activitate ce nu poate fi neglijată – mentenanţa tehnicii auto

Maistrul militar clasa a V-a Ionel Andone este sosit de curând şi este încadrat pe fluxul tehnologic. A absolvit şcoala de la Mediaş, este braşovean, stă cu chirie în Bucureşti. Este pasionat de karate, sport în care deţine centura verde cu tresă maro (3 KYU), în stilul Ashihara. Acum trebuie să înveţe să stăpânească elementele instalaţiilor de alimentare a rachetelor cu aer, carburant şi oxidant. "Fluxul tehnologic este pe cât de important, pe atât de periculos. O manevră greşită, şi contactul cu unul dintre acizi (carburant sau oxidant) poate avea urmări deosebit de grave. În contact cu pielea, provoacă arsuri, iar inhalarea vaporilor emanaţi conduce, în timp, la boli greu de tratat. De aceea, lucrul la aceste obiective nu este permis decât cu costum special de protecţie.

Alimentarea rachetei cu combustibili speciali necesită pregătire şi atenţie maximă

Comunicaţiile, logistica... "perifericele" absolut necesare

Ce poţi face cu un calculator fără tastatură, mouse şi monitor? Doar să-l priveşti şi… cam atât.

Serviciul de transmisiuni aproape că trece neobservat printre atâtea categorii de tehnică din cadrul divizionului. Dacă se întâmplă aşa, înseamnă că transmisioniştii îşi fac meseria aşa cum trebuie: discret şi eficient.

În sala radio, **maistrul militar clasa a IV-a Georgeta Rizea** ţine un curs de cunoaştere a aparaturii. Se predă o staţie radio şi un radioreleu. Elevii săi sunt propriii subordonaţi. Promoţie 2003, maistrul Rizea este încadrată ca specialist şi şofer la plutonul comunicaţii. Are în subordine 10 militari profesionişti angajaţi pe bază de contract. "La început mi-a fost ceva mai greu, până m-am adaptat condiţiilor specifice din divizion. În şcoala militară, procentul fetelor era de aproape 80 la sută , cel puţin în cazul promoţiei mele. Aici, sunt singurul cadru militar – femeie. Dar m-am obişnuit repede, colectivul m-a adoptat fără reticenţe. Oricum, eu vreau să fiu respectată de colegi pentru munca mea, nu pentru faptul că sunt femeie. Şi cred că până acum am reuşit."

Logistica este un alt serviciu vizibil doar dacă nu sunt piese de schimb pentru tehnică, aprovizionarea nu se face la timp sau autobuzul unităţii rămâne în pană. **Locotenentul inginer Eduard Dulharu**, promoţie 1998, este locţiitorul tehnic al comandantului şi şeful logisticii. Cu alte cuvinte, prin mâna lui trece tot ce înseamnă resursă materială. Asta înseamnă că răspunderea sa în cadrul divizionului începe cu mentenanţa tehnicii de rachete sol-aer şi radiolocaţie, a celei de autotractoare şi a parcului auto, se extinde asupra gestiunilor existente în unitate (echipament, alimente, combustibili lichizi, geniu, chimic, cazarmare, infirmerie etc.) şi se încheie cu asigurarea protecţiei muncii, a protecţiei mediului şi a prevenirii şi stingerii incendiilor. De formaţie inginer, nu credea că o să încadreze o funcţie mai mult managerială. Dar nu s-a speriat. "Am studiat legislaţia în vigoare pentru fiecare compartiment în parte, ştiu exact ce am de făcut şi nu mi se pare aşa imposibil ca la început. Chiar nu mai regret o funcţie pur tehnică, deoarece experienţa acumulată în această poziţie, îmi va fi de mare ajutor pe viitor. Sunt bucuros, deoarece pot să spun că în momentul de faţă nu avem probleme pe linie de logistică. Piesele de schimb pentru tehnică ne sunt asigurate de către brigadă în timp util, conform rapoartelor cu solicitări întocmite. La fel şi cele pentru mijloacele auto. Aplicaţiile cu trageri de luptă sunt foarte solicitante din punct de vedere al gestionării resurselor materiale. Sunt foarte multe lucruri de urmărit într-o perioadă de timp scurtă, şi foarte mulţi oameni implicaţi, iar activitatea lor trebuie permanent urmărită".

Dacă nu cu mulţi ani în urmă întâlneai într-un divizion de rachete sol-aer oameni care ieşeau la pensie chiar de pe aceeaşi funcţie pe care veniseră din promoţie, acum, filosofia evoluţiei... din inerţie a rămas istorie. Planurile de viitor raportate la o anumită funcţie nu mai pot fi făcute pe termen lung. De multe ori, nici măcar pe termen mediu. Pentru că organizaţia nu mai permite. Realizarea sistemului piramidal al gradelor, în cadrul Forţelor Aeriene, a generat concurenţă. Şi o schimbare de mentalitate absolut necesară. Nimeni nu se uită ce face vecinul, pentru că nu mai are timp pentru aşa ceva. Acum, tot ce contează este ce faci tu. Nimeni nu mai caută scuze, toată lumea caută soluţii. Este adaptarea la realitate, forma de profesionalism întâlnită în divizionul de rachete sol-aer în anul integrării României în NATO.

Locotenent MIRCEA BARAC

Anotimpul rece

ATENŢIE LA GRIPĂ!

Primele menţionări ale gripei datează de mai multe secole. Descrierea unei boli cu simptomatologia gripei a fost făcută de Hipocrate încă din anul 412 î.Chr. De asemenea, accese caracteristice gripei au fost observate în 1173. Prima pandemie de gripă înregistrată a fost cea din anul 1580.

Între 1889 şi 1891 s-a constatat o pandemie de severitate medie, produsă de virusul de tipul H3N2.

Gripa "spaniolă", produsă de virusul H1N1, a avut loc în anii 1918–1920. Aceasta a fost cea mai puternică dintre pandemiile cunoscute şi a afectat peste 20 la sută din populaţia globului, având o evoluţie foarte rapidă. O particularitate neobişnuită a gripei "spaniole" era faptul că se manifesta în special la tineri.

Virusul gripal a fost descoperit de Richard Shope în 1931. În 1940, a fost făcută o descoperire importantă – virusul gripal putea fi cultivat pe embrioni de găină. Acest fapt a condus la apariţia unor noi posibilităţi de studiere a acestuia. În 1947 Tailor a izolat pentru prima dată virusul gripal C.

În 1957–1958 a avut loc o pandemie care a căpătat denumirea de "gripă asiatică", generată de virusul H2N2. A început în februarie 1957, în Orientul Îndepărtat, şi s-a răspândit rapid în întreaga lume. Numai în SUA, în timpul acestei pandemii, au murit peste 70.000 de oameni.

În 1968–1969 a apărut gripa de tip "Hong Kong", în oraşul cu acelaşi nume, medie din punct de vedere al severităţii, produsă de virusul H3N2. Aceasta a afectat în special oamenii în vârstă de peste 65 de ani. S-au înregistrat peste 33.000 de decese.

În 1977–1978 a avut loc o pandemie relativ uşoară, denumită "gripa rusească". Virusul H1N1, care a cauzat-o, produsese deja o epidemie în 1950.

Virusul gripal (Myxovirus influenzae) aparţine familiei Orthomyxoviridae. Are o formă sferică, cu diametrul de 80–120 mm. El conţine un lanţ unic negativ ARN compus din 8 fragmente care codifică 10 proteine virale (materialul genetic al virusului). Fragmentele de ARN au un înveliş proteic comun, care le uneşte, formând nucleoproteidul. Învelişul exterior este constituit dintr-o membrană lipidică; lipidele sunt răspunzătoare pentru complicaţiile grave care afectează omul în timpul bolii. La suprafaţa virusului se află structurile superficiale – hemaglutinina (denumită astfel după capacitatea de a aglutina eritrocitele) şi neuraminidaza (enzima).

Virusul gripal se transmite cu uşurinţă. Cea mai răspândită cale de transmitere a infecţiei o constituie picăturile minuscule de salivă eliminate de bolnavi prin respiraţie sau accesul de tuse (picături Flugge), picături ce pot fi purtate la distanţă de curenţii de aer. De asemenea, este posibilă (mai rar) şi infectarea prin obiecte de întrebuinţare curentă contaminate.

În timpul unei zile, prin căile respiratorii ale omului

Pentru răceală, usturimi şi dureri de gât, răguşeală

❒ Se bea sirop din muguri şi conuri de brad, amestecat cu miere. Siropul se prepară astfel: se pune într-o oală de lut un strat de conuri de brad verzi, deasupra se pune miere de albine sau zahăr. Peste miere se aşază un strat de muguri de brad şi deasupra lor se pune iar miere. Procedeul se repetă până când se umple oala. Apoi se închide bine cu un capac. Se leagă o cârpă peste capac, pentru ca acesta să nu se mişte deloc. Oala astfel pregătită se îngroapă în grădină, într-un loc curat, şi se lasă şase săptămâni în pământ. Când se scoate, se storc mugurii şi conurile bine şi siropul se strecoară în sticle curate. Se bea din acest sirop câte o lingură de mai multe ori pe zi. După aceea, nu se mănâncă nimic două ore.

LEACURI DIN ARDEAL ŞI BASARABIA

❒ Se pun conuri de pin în rachiu şi se lasă la întuneric câteva săptămâni. Se bea câte o gură atunci când apar dureri de gât şi răguşeli.

❒ Se sparg două ouă şi se aleg gălbenuşurile. Se freacă bine cu 4 linguri de zahăr sau miere, până când se formează o spumă albicioasă. Se mănâncă toată crema obţinută, după care se bea o cană de lapte fierbinte. Laptele se poate turna şi peste spuma de gălbenuşuri şi apoi se bea cât mai cald.

❒ Se bea lapte cald, în care s-a topit un bulgăre cât o nucă de unt proaspăt.

❒ Se unge gâtul bolnavului cu gaz, de două ori

pe zi. Nu se bea şi nu se mănâncă după aceea timp de o oră.

Pentru răceli

❒ Se ţin picioarele în apă caldă, cel puţin o jumătate de oră, apoi se şterg, frecându-se energic cu un prosop aspru, şi se iau ciorapi de lână. Bolnavul se bagă în pat şi se acoperă bine.

❒ Se pune orez într-un ciorap. Dacă bolnavul are febră, ciorapul se ţine la frigider şi apoi, după ce s-a răcit, se pune pe fruntea bolnavului. Leacul e bun şi pentru migrene. Dacă bolnavului îi este frig, dacă are frisoane, ciorapul cu orez se încălzeşte la cuptor şi apoi se pune pe tălpile bolnavului. Bolnavul trebuie să mănânce de mai multe ori pe zi supă concentrată de găină, în care a adăugat şi o linguriţă de hrean.

❒ Se amestecă în cantităţi egale miere şi hrean şi se ia din această compoziţie câte o lingură de trei ori pe zi. Acest leac e bun şi pentru desfundarea nasului.

❒ În caz de febră, se pun pe piept, pe burtă şi pe gleznele bolnavului frunze de varză zdrobite.

❒ Dacă bolnavul are febră, se face un masaj la tălpi şi la încheieturile mâinilor cu tinctură obţinută din ardei iuţi ţinuţi în rachiu. Acest tratament nu le este indicat copiilor.

Pentru tratarea tusei

❒ Se fierb tărâţe sau porumb boabe, cam 300 g, în 3 l apă, până când scade zeama cam la 500 ml. Se strecoară zeama. Separat, se freacă bine 2 gălbenuşuri cu 2 linguri de zahăr, până se formează o spumă. Peste aceasta se toarnă treptat zeama strecurată în care a fiert grâul sau porumbul. Se amestecă până când se omogenizează bine compoziţia care se bea caldă, de mai multe ori pe zi.

❒ Se fac gargare cu suc de lămâie.

trec aproximativ 15.000 l de aer, al cărui conţinut microbian este filtrat, depunându-se pe suprafaţa celulelor epiteliale. Contaminarea microbiană este periculoasă numai în prezenţa virusilor şi bacteriilor patogene, care sunt răspândite de către purtătorii infecţiilor respiratorii.

Prin tuse, strănut, vorbit, din rinofaringele bolnavului sau al purtătorului de virus sunt eliberate particule de secreţii cu microfloră patogenă, inclusiv virusul gripal. De obicei, gripa are un debut acut. Perioada de incubaţie durează în general 1–3 zile, dar se poate prelungi până la 5–8 zile. Este urmată de

perioada manifestărilor clinice acute.

Severitatea afecţiunii depinde de mai mulţi factori: starea generală de sănătate a organismului, vârsta, contactul anterior cu virusul respectiv. În funcţie de factorii implicaţi, bolnavul poate să dezvolte una din cele 4 forme de gripă: uşoară, medie, severă sau malignă.

În cazul formei uşoare de gripă (inclusiv formele şterse şi subclinice), temperatura corpului poate rămâne în limite normale sau poate să crească, nu mai mult de 38°C, simptomele infecţioase fiind slab pronunţate sau chiar pot să lipsească.

În cazul formei medii de gripă, temperatura este de până la 38,5–39,5°C şi este însoţită de simptomele clasice ale bolii.

Simptomele locale: tuse seacă, strănut, nas înfundat, rinoree, dureri de gât. Aceste simptome apar rapid (de la câteva ore la 3 zile) după ce persoana a fost infectată. Simptomele sistematice sunt febră, frisoane, dureri de cap, dureri musculare şi articulare, astenie etc.

În cazul dezvoltării formei severe de gripă, temperatura este de 39,5–40,5°C. Faţă de simptomele caracteristice formei medii de gripă, la forma severă apar semne de encefalopatie (stări psihotice, acces convulsiv, halucinaţii), vărsături.

În cazul formei maligne a gripei există pericolul serios de deces, mai ales pentru bolnavii din grupele cu risc crescut.

Suprainfecţiile cu bacterii sunt complicaţiile cele mai frecvente ale gripei şi se produc ca urmare a afectării epiteliului tractului respirator, care nu îşi mai poate îndeplini funcţia de apărare.

Dintre suprainfecţiile bacteriene, cea mai întâlnită complicaţie este pneumonia, produsă de Streptococcus pneumoniae, Haemophilus influenzae sau Staphylococcus aureus, şi se întâlneşte mai ales la bolnavii care suferă de afecţiuni cronice cardiace sau pulmonare.

Alte infecţii bacteriene secundare care apar frecvent o dată cu gripa sunt: rinita, sinuzita, bronşita, otita (întâlnită în special la copii).

O complicaţie cauzată de tratament este Sindromul Reye. Se întâlneşte la copii cu gripa A trataţi cu aspirină (acid acetilsalicilic). Constă în encefalopatie asociată cu degenerescenţă hepatică şi are evoluţie letală în 10–40 la sută din cazuri.

După gripă se observă, deseori, agravarea afecţiunilor cronice, cum sunt: astmul bronşic şi bronşita cronică, afecţiunile cardiovasculare, afecţiunile renale şi altele.

Complicaţiile la nivelul sistemului cardiovascular sunt întâlnite mai des la persoanele în vârstă, care pot dezvolta miocardite şi pericardite.

După gripa de tipul B se pot dezvolta complicaţii musculare sub formă de miozite şi alte afecţiuni musculare. Astfel de complicaţii apar mai frecvent la copii.

Gripa poate avea complicaţii neurologice: meningită, encefalită, mielită.

Ca urmare a asemănărilor de simptomatologie între gripă şi virozele respiratorii, diagnosticul în perioada dintre epidemii se poate pune numai pe baza unor investigaţii speciale de laborator pentru a confirma prezenţa virusului gripal.

Tratament: În cazul formelor uşoare de gripă se recomandă tratament pentru ameliorarea simptomelor cu antialgice şi antipiretice, antitusive, expectorante, decongestionante nazale.

Concomitent cu tratamentul simptomatic se recomandă respectarea unor măsuri igienodietetice, între care menţionăm: izolarea la domiciliu a bolnavilor, repaus la pat, consumul unor cantităţi mari de lichide. În formele uşoare de gripă nu se administrează antibiotice (decât în cazul suprainfecţiilor cu bacterii). În cazul formelor severe ale bolii, prezentarea la medic este obligatorie.

Colonel dr.
ALEXANDRU ELIAD
medic-şef al Statului Major al Forţelor Aeriene

AH-64 D

AH-64D LONGBOW este varianta modernizată a elicopterului AH-64AApache. Primele modificări ale "Apache"-ului au constat în montarea unui sistem de control al focului prin radar (**F**ire **C**ontrol **R**adar), modernizarea rachetei aer-sol "fire-and-forget" Longbow Hellfire, a motoarelor General Electric, de tipul T700-GE-701C, și a cabinei. În plus, elicopterele au suferit îmbunătățiri la sistemele defensive, de comunicații și de navigație. Majoritatea capabilităților modelului AH-64 AApache au fost păstrate.

Au fost modernizate în total 501 aparate, numai 227 fiind echipate cu FCR.

Caracteristici tehnico-tactice ale elicopterului AH-64D LONGBOW

Lungimea: 17,73 m;
Înălțimea: 4,05 m;
Greutatea maximă: 7.270 kg;
Plafonul maxim: 4.068 m;
Viteza ascensională: 486 m/min;
Viteza la plafonul maxim: 276 km/h;
Viteza de croazieră: 276km/h;
Autonomia: 400 km sau 1.900 km (cu rezervoare suplimentare).

Armament:
- tun de bord M230, calibru 39 mm;
- rachete de 70 mm nedirijate Hydra;
- rachete anti-tanc AGM-114 Hellfire;
- rachete anti-radar AGM-122 Sidearm;
- rachete aer-aer AIM-9 Sidewinder.

Producători:
Boeing Mc Donnel Douglas Helicopter Systems (Mesa, Arizona);
General Electric(Lynn, Massachusetts);
Martin Marietta (Orlando, Florida).

Propulsie:
două turbopropulsoare General Electric T700-GE-701C.

Echipaj:
doi piloți în tandem.

În urma testelor de comparare a posibilităților celor două variante (inițială și modernizată) s-a demonstrat că AH-64D Longbow:

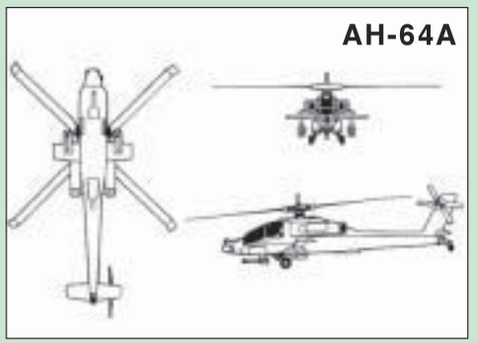
– este de 400 de ori mai eficient (posibilitatea de a lovi mai multe ținte) decât AH-64A;

– este de 720 de ori mai eficient în ceea ce privește posibilitățile de supraviețuire a piloților decât AH-64A;

– a atins sau depășit cerințele armatei datorită măririi razei de acțiune și posibilităților de a selecta o anumită țintă;

– are capacitatea de a lovi ținte fixe sau în mișcare de la o distanță de aproximativ 7 kilometri, atunci când sistemele optice sunt ineficiente;

– are capabilitatea de a iniția scanarea radar, de a detecta și identifica mai mult de 128 de ținte (din care le poate defini ca prioritare pe cele mai periculoase 16), posibilitatea de a transmite date altor aeronave și de a iniția un atac de precizie în mai puțin de 30 de secunde.



Pagini realizate de
ADRIAN SULTĂNOIU

AH-64 A Apache este o aeronavă multirol destinată distrugerii, dezorganizării sau întârzierii forțelor inamice. Cea mai importantă misiune o reprezintă distrugerea țintelor de importanță deosebită cu ajutorul rachetelor HELLFIRE.

Echipat cu tun de bord de calibrul 30 mm și rachete Hydra de 70 mm, prevăzut cu un blindaj capabil să reziste la lovituri cu muniție de calibrul 23 mm, AH-64 devine o armă letală împotriva unei mari diversități de ținte prin posibilitatea de a efectua atacuri de precizie atât ziua, cât și noaptea, în orice condiții meteo, datorită senzorilor de vedere pe timp de noapte (PNSV) și sistemelor avansate de alocare a țintelor (TADS).

AH-64A și-a demonstrat calitățile în timpul operațiunilor "Restore Hope" și "Desert Storm". Aproximativ 160 de elicoptere au participat la operațiunea "Just Cause", invazia americană în Panama din decembrie 1989, când majoritatea acțiunilor au avut loc pe timp de noapte.

Elicopterele Apache au jucat, de asemenea, un rol important în eliberarea Kuweitului. Prima misiune de luptă în operațiunea "Desert Storm" a avut loc pe data de 17 ianuarie 1991 când, după un zbor de 90 de minute din Arabia Saudită, 8 elicoptere au lansat, asupra a două poziții de radiolocație aflate la 35 de mile depărtare una de alta, 27 de rachete Hellfire, distrugând 16 din cele 18 ținte alocate, reușindu-se astfel deschiderea unui coridor de 20 de mile spre Bagdad, prin care în acea zi au trecut 900 de aeronave ale coaliției.

MISIUNE A RAF ÎN STATELE BALTICE

Începând cu data de 14 octombrie, avioane de luptă ale Forţelor Aeriene Regale Britanice asigură serviciul de "Poliţie Aeriană" în spaţiul aerian al celor trei state baltice: Estonia, Letonia şi Lituania.

În acest scop, avioane de luptă de tipul Tornado F3, aparţinând Escadrilei 43 cu baza la Leuchars, au fost dislocate la Baza Aeriană Zokniai, situată în nord-vestul

Lituaniei, având drept misiune asigurarea securităţii aeriene în zona respectivă 24 de ore din 24, 7 zile pe săptămână, în decursul următoarelor trei luni.

Marea Britanie este cea de-a treia ţară NATO, după Danemarca şi Belgia care va asigura serviciul "Poliţie Aeriană" în zona ţărilor baltice.

Personalul detaşat al RAF în vederea executării acestei misiuni se ridică la 80 de persoane – piloţi, ingineri, tehnici –, la care se adaugă întregul sistem de mentenanţă necesar asigurării suportului material.

"NATO Tiger Meet 2004"

Asociaţia "Tigrilor NATO" s-a înfiinţat în anul 1961, având ca membri fondatori Escadrila 74 a Forţelor Aeriene Regale ale Marii Britanii, Escadrila de Vânătoare 1/12 a Forţelor Aeriene Franceze şi Escadrila de Vânătoare 79 a Forţelor Aeriene ale Statelor Unite ale Americii. De-a lungul timpului, asociaţia a ajuns să fie formată din 28 de escadrile.

A intrat deja în tradiţie întâlnirea anuală a "tigrilor" NATO unde, după încheierea misiunilor planificate, sunt expuse şi premiate aeronavele participante.

Gazda întrunirii din 2004 a fost Baza Aeriană Schleswig Jagel, Germania.

Câştigătorul marelui premiu al "NATO Tiger Meet 2004", Silver Tiger Trophy, a fost Escadrila 321 Tornado, Baza Aeriană Lechfeld, Germania. Trofeul pentru cea mai bună evoluţie în zbor a ajuns la Escadrila 31, Baza Aeriană Kleine Brogel, Belgia. Premiul special pentru cea mai bună schemă de culori aplicată unei aeronave a fost câştigat de un elicopter Mi-24, aparţinând Escadrilei 231 Prerov Cehia. Cel de-al doilea premiu special a revenit membrilor Escadrilei 192, Turcia, pentru cele mai fanteziste costume de zbor, create chiar de o femeie pilot a escadrilei.

"Forţele armate vor primi anul viitor patru rachete strategice, nouă aparate spaţiale, cinci lansatoare de rachete", a declarat ministrul rus în cadrul unei reuniuni generale a cadrelor de conducere din armata rusă, organizată în prezenţa preşedintelui Vladimir Putin. "Armata terestră, a continuat el, va primi două rampe de lansare a rachetelor Iskander-M, 17 tancuri T-90, transportoare blindate pentru trei batalioane şi 92 de vehicule BTR-80", a continuat Serghei Ivanov, a cărui intervenţie a fost publicată pe site-ul Ministerului rus al Apărării.

NOI ACHIZIŢII PENTRU ARMATA RUSĂ ÎN 2005

Marina militară va intra în posesia a două noi nave, iar armata aerului va obţine un nou bombardier strategic Tu-160, precum şi şapte avioane de vânătoare modernizate Su-27SM, ca şi nouă rachete aer-sol de înaltă precizie.

SISTEMUL "ISKANDER-M" POATE INTRA ÎN FAZA DE PRODUCŢIE DE MASĂ

Sistemul de rachete tactice "Iskander-M" a depăşit faza de testare şi este gata pentru producţia de masă, a declarat Oleg Mamalyga, proiectant-şef la Machine-Building Design Bureau, într-un interviu acordat cotidianului Nezavisimoye Voyennoye Obozreniye, citat de site-ul Epicos. "Am încheiat testele oficiale de precizie a sistemului tactic de rachete", a precizat el, adăugând că rachetele lansate de acest sistem sunt aproape imposibil de interceptat, datorită manevrelor imprevizibile. Mamalyga a afirmat că rachetele se îndreaptă către ţintă fără a folosi motoarele. "Motorul propulsează racheta pe o distanţă de numai 12 - 15 kilometri, ulterior proiectilul zburând silenţios şi folosind energia acumulată la lansare, suficientă pentru a parcurge 280 de kilometri, pe o traiectorie complet imprevizibilă", a mai spus el. Racheta îşi modifică atât altitudinea de zbor, cât şi direcţia, apropiindu-se de ţintă cu o viteză de 700-800 de metri pe secundă.

"Iskander-M" este destinată distrugerii sistemelor de rachete, a artileriei cu rază mare de acţiune, rachetelor şi sistemelor de apărare antiaeriană, avioanelor şi centrelor de comandă, control şi comunicaţii, sistemul având mobilitate mare şi timp de reacţie redus.

Sistemul include un lansator autopropulsat cu două rachete, un vehicul pentru transport şi încărcare cu alte două rachete, un vehicul de comandă, un vehicul de întreţinere şi unul pentru personal.

BILANŢ AL FORŢELOR AERIENE ALE INDIEI

La cea de-a 72-a aniversare a FAI, în 8 octombrie 2004, şeful Forţelor Aeriene ale Indiei, mareşalul de aviaţie S. Krishnaswamy, a prezentat cele mai importante realizări ale structurii în anul ce a trecut, subliniind, de asemenea, planurile de viitor.

Forţele Aeriene ale Indiei deţin un mare număr de escadrile de MiG-21, ce reprezintă aproximativ jumătate din totalul flotei, aeronave care, însă, sunt retrase treptat. Au fost făcuţi primii paşi în achiziţionarea unui nou avion de luptă multirol. "Cerinţele tehnice pentru un astfel de aparat au fost formulate", a spus şeful Statului Major al FAI.

Forţele Aeriene ale Indiei au o flotă combatantă de peste 39 de escadrile. "Este dificil să o menţinem la acelaşi nivel. Propunerea de a achiziţiona 147 de avioane Su-30 a fost contractată, 20 de avioane Jaguar sunt în curs de producţie în India, în timp ce încă 10 Mirage 2000 au fost comandate. Mirage se va alătura în curând forţelor noastre", a spus Krishnaswamy.

Şeful Forţelor Aeriene ale Indiei a declarat că introducerea în exploatare a avioanelor-cisternă IL-78 se va încheia până la sfârşitul acestui an. "Patru dintre ele sunt deja operaţionale, iar unsprezece vor ajunge până la sfârşitul anului".

MODERNIZAREA SISTEMULUI AWACS

Agenția Spațială Europeană (EADS) va participa la modernizarea flotei de avertizare timpurie a NATO, formată din aeronavele BOEING dotate cu sistemul AWACS.

Conform unui comunicat dat publicității în data de 4 noiembrie 2004, EADS va dezvolta un soft MSI (Multi-Sensor Integration) care va îmbunătăți performanțele sistemului AWACS prin identificarea automată a datelor și urmărirea țintelor în funcție de ultimele tehnologii dezvoltate. Pentru compatibilitate, sistemul va fi dotat și cu o bază de date care să ajute la recunoașterea în timp util a oricărui tip de țintă aeriană din generația actuală, contribuind astfel la eficientizarea muncii echipajului.

Primul sistem AWACS modernizat va fi operațional în anul 2006, estimându-se că flota de avioane dotate cu acest sistem de recunoaștere va rămâne în serviciu până în anul 2025.

ELICOPTERE PENTRU CHINA

Cu ocazia desfășurării unui miting aerian în China, la 1 noiembrie a.c., a fost semnat un contract în valoare de 24,7 milioane dolari între Eurocopter și COHC (Citic Offshove Helicopter Co. Ltd.) privind achiziția de către partea chineză a două elicoptere AS 332L1 Super Puma. Totodată, contractul dispune de opțiunea de achiziționare a altor două elicoptere: un EC 225 și un EC 155 B1.

Președintele Chinei, Hu Jintao, împreună cu președintele Franței, Jacques Chirac, au fost martorii semnării contractului-cadru de cooperare între Eurocopter și China Aviation Industry Corporation II (AVIC II), la data de 9 octombrie a.c.

Acest acord are drept scop dezvoltarea și realizarea unui nou elicopter, superior celor produse în prezent, de către cele două companii.

Noul elicopter va avea încorporată tehnologie de ultimă generație și va fi disponibil pe piață în cursul anului 2010, urmând a acoperi cererile în creștere atât ale pieței chineze, cât și ale altor piețe aflate în dezvoltare.

UNGARIA INTENȚIONEAZĂ SĂ ADERE LA PROGRAMUL NATO DE AVERTIZARE TIMPURIE

Ungaria intenționează să se integreze, în ianuarie 2006, în Programul NATO de supraveghere aeriană și avertizare timpurie, a anunțat generalul-locotenent Zoltan Szenes, șeful Statului Major al Forțelor Armate Ungare, citat de MTI.

Programul are drept scop consolidarea apărării comune a spațiului aerian al țărilor membre ale Alianței Nord-Atlantice.

Generalul de brigadă Lothar Amme, președintele organizației care gestionează programul (NAPMO - NATO Airborne Early Warning and Control Programme Management Organisation), a precizat că va solicita, în noiembrie, conducerii acesteia să aprobe cererea de aderare a Ungariei. În cazul în care aceasta va fi acceptată, Ungaria va deveni cel de-al 15-lea stat membru al acestui sistem.

Ungaria ar urma să contribuie cu 1,1 - 1,2 miliarde de forinți (4,4 - 4,8 milioane de euro) pentru costurile de operare și dezvoltare a sistemului și să delege 10 - 12 ofițeri la cartierul general din Germania al sistemului de control aerian.

SISTEM INTERNAȚIONAL DE APĂRARE AERIANĂ

Lockheed Martin a obținut un contract în valoare de 625 de milioane de dolari pentru dezvoltarea sistemului radar al programului internațional de apărare aeriană – Medium Extended Air Defence System (MEADS) –, aflat în faza de design și dezvoltare.

Întregul program, care are la bază un contract multinațional în valoare de 3 miliarde de dolari, îi are ca principali contractori, alături de Lockheed Martin, pe MBDA – Italia, EADS și Lenkflugkörpersysteme – Germania.

MEADS este un nou sistem mobil de apărare aeriană, dezvoltat în colaborare de către Statele Unite, Germania și Italia, concept ce va înlocui sistemele actuale de rachete sol-aer de tip Patriot și Hawk. MEADS va combina protecția spațiului de luptă aerian cu o flexibilitate fără precedent, fiind capabil să intercepteze rachete balistice, avioane fără pilot și de luptă de ultimă generație. Sistemul de radare al MEADS va permite identificarea pericolului aerian în timp util, indiferent de direcția din care acesta ar veni. De asemenea, sistemul va dispune de o mobilitate superioară celor actuale, precum și de o putere de foc sporită. Și toate acestea – cu mai puțini oameni și cu un cost de întreținere mult mai scăzut.

AVIONUL UCRAINEAN AN-225 "MRIA" INCLUS ÎN CARTEA RECORDURILOR

Avionul ucrainean de transport An-225 "Mria" a fost inclus în Cartea Recordurilor, informează site-ul Companiei Naţionale de Radio a Ucrainei. Acest aparat de zbor a bătut toate recordurile

privind transportul mărfurilor de mare gabarit, au comunicat surse din cadrul Complexului Aviatic "Antonov". În contul avionului An-225 "Mria" figurează nu mai puţin de 240 de recorduri aviatice.

SISTEM PERFORMANT DE SUPRAVEGHERE AERIANĂ PENTRU FINLANDA

Agenţia Spaţială Europeană (EADS) va asigura, prin intermediul departamentului său de apărare electronică, dotarea Forţelor Aeriene Finlandeze cu un sistem multi senzor de urmărire a ţintelor (Multi–Sensor Tracking System – MST), cu capabilităţi sporite de procesare şi prelucrare automată a datelor colectate de la mai multe surse. Sistemul MST va oferi în timp real fotografia situaţiei aeriene, asigurând astfel Forţelor Aeriene Finlandeze una din cele mai complexe şi avansate reţele de supraveghere aeriană din Europa.

Contractul, în valoare de 50 de milioane de euro, va fi implementat pe etape, urmând a deveni complet operaţional în anul 2011.

Sistemul va beneficia de experienţa EADS, câştigată în desfăşurarea programului de modernizare a sistemului de supraveghere aeriană a NATO – AWACS –, beneficiar al aceleiaşi tehnologii.

ANTRENAMENT DE ZBOR ÎN COMUN

O escadrilă aparţinând Royal Air Force, formată din 8 avioane de luptă Harrier GR 7, cu baza la Cottesmore, a participat, de curând, la exerciţiul de antrenament în comun "Flying Rhino", desfăşurat la baza aeriană Caslav, în Cehia.

Având drept obiectiv antrenarea piloţilor în acţiuni de control aerian înaintat şi control aerian tactic la standarde NATO, acesta este cel de al doilea an când ţara gazdă a exerciţiului este Cehia.

Antrenamentul din acest an a oferit piloţilor englezi şi cehi oportunitatea de a combate, în cadrul temelor propuse, diferite avioane de luptă, ca: Harrier, MiG-21 Fishbed şi L-159 Alca.

Considerat un succes de către ambele părţi implicate, exerciţiul a avut şi rolul de consolidare a bunelor relaţii între doi parteneri NATO: Marea Britanie şi Cehia.

TESTE CU RACHETE NUCLEARE

India a testat, în data de 27 octombrie 2004, versiunea navală a unei rachete balistice cu rază medie de acţiune, capabilă să poarte o încărcătură nucleară, au indicat responsabili din domeniul apărării, citaţi de France Presse.

Prithvi-III a fost lansată în largul statului Orissa, în estul Indiei. Racheta are o rază de 250 până la 300 de kilometri şi este echipată cu un calculator la bord de ultimă generaţie şi cu un sistem de navigaţie inerţial. Cu o lungime de 8,5 metri, racheta poate fi echipată cu bombe incendiare sau cu fragmentaţie, precum şi cu un focos nuclear împotriva formaţiunilor de infanterişti sau blindate.

India şi Pakistan testează în mod regulat diferite variante de rachete. În data de 12 octombrie, Pakistanul a testat o rachetă balistică de tip Hatf-V Ghauri.

DAPEX 2004

În perioada 27 septembrie – 4 octombrie 2004 s-a desfăşurat, în Spania, la baza militară de la Zaragoza, exerciţiul anual DAPEX 2004.

Echipaje ale Forţelor Aeriene din Statele Unite, Franţa, Grecia, Portugalia, Spania şi Canada au participat cu peste 100 de avioane de luptă (Mirage 2000, F-15, Alphajet şi F-16) la acest exerciţiu NATO. Avionul de luptă Eurofighter 2000 aparţinând Forţelor Aeriene Spaniole a participat pentru prima dată la un astfel de exerciţiu, din momentul intrării sale în serviciu.

Principalul obiectiv vizat în cadrul exerciţiului DAPEX 2004 a fost posibilitatea antrenării participanţilor în vederea executării procedeelor tactice de luptă aeriană.

Ultima frontieră: MACH 10

Vehiculul hipersonic fără pilot "X-43A", realizat de NASA în cadrul programului Hyper-X, a atins, în data de 16 noiembrie a.c., o viteză de aproape 10 MACH (11.000 km/h), doborând astfel recordul de 7 MACH stabilit pe 27 martie 2004 în cadrul aceluiași proiect.

Zborul, desfășurat într-un spațiu aerian restricționat deasupra Oceanului Pacific, a reprezentat cel de al treilea test și ultimul al programului în valoare de 250 de milioane dolari.

Pe baza datelor colectate de la sol de către inginerii proiectului, urmează a fi construite rachete și avioane care să dezvolte viteze hipersonice.

RUSIA TESTEAZĂ RACHETELE "SATAN"

Prima lansare a unei rachete balistice "Satan" direct din zona unde se află baza acestora va avea loc înainte de sfârșitul acestui an, a anunțat ministrul rus al apărării, Serghei Ivanov, în cursul unei întrevederi a membrilor Guvernului cu președintele rus, Vladimir Putin, relatează RIA-Novosti.

Rachetele RS-20 sunt cunoscute, conform clasificării NATO, drept SS - 18 Satan.

Ivanov a precizat că forțele strategice ruse de rachete au efectuat șase lansări și au programat încă două înainte de sfârșitul anului. De asemenea, sunt prevăzute și teste cu sisteme strategice Topol-M. El a adăugat că forțele navale au efectuat, în cursul acestui an, zece lansări de rachete RS-20 și au mai planificat încă una.

Putin i-a cerut lui Ivanov, de asemenea, să pregătească propuneri pentru premierea personalului companiei Progress și a membrilor trupelor spațiale care au pregătit și efectuat lansarea noii rachete rusești Soiuz-2.

INCIDENTE AVIATICE ■ INCIDENTE AVIATICE ■ INCIDENTE AVIATICE

MIRAGE 2000 – ATERIZARE FORȚATĂ

O aeronavă Mirage 2000, aparținând Forțelor Aeriene ale Indiei, a fost avariată la aterizare, pe aeroportul din Mauritius, după ce a luat parte la un show aerian în Port Louis, pilotul reușind să scape nevătămat.

Avionul este în curs de reparație și va fi gata de zbor în scurt timp, a anunțat purtătorul de cuvânt al Forțelor Aeriene ale Indiei. Potrivit sursei, avionul a fost avariat deoarece pilotul nu a scos trenul de aterizare. Aeronava Mirage făcea parte dintr-un grup de șase avioane ce se întorcea acasă după ce participase la un exercițiu demonstrativ în Africa de Sud. La spectacolul aerian din Port Louis au participat aproximativ 25.000 de spectatori.

Acesta este al doilea incident într-un interval de 10 zile în care este implicat un Mirage 2000 aparținând Indiei. Cu o săptămână în urmă, un avion de acest tip s-a prăbușit lângă Gwalior, după ce apăruseră probleme serioase la trenul de aterizare. Pilotul s-a catapultat în condiții de siguranță.

ELICOPTERE SAR OPRITE LA SOL

Forțele Aeriene Canadiene au decis oprirea de la zbor a flotei de 15 elicoptere CH-149 Cormorant, ce îndeplineau misiuni de cercetare și salvare.

Decizia a fost luată în cursul zilei de 18 octombrie, după ce o ruptură a fost depistată la unul din rotoarele unui elicopter Cormorant.

Cauzele defecțiunii sunt investigate de către o echipă de specialiști și, în funcție de rezultatul anchetei, vor fi luate măsurile care se impun.

"Siguranța echipajelor care operează pe aceste elicoptere este prioritatea noastră", a declarat generalul-maior Charles Bauched, comandantul Diviziei 1 Aeriene Canadiene.

EUROFIGHTER ... CONTRA HS 125

O aeronavă la bordul căreia se afla un membru al familiei regale britanice a fost pe punctul să intre în coliziune cu un avion militar, relatează Sky News.

Ministerul Apărării a anunțat că s-a înregistrat un incident în care au fost implicate avionul HS 125 și o aeronavă Eurofighter Typhoon. Faptele s-au petrecut în spațiul aerian scoțian, în zona golfului Morecambe.

Un purtător de cuvânt al ministerului a declarat că a fost declanșată o anchetă. Unica fiică a reginei Marii Britanii, în vârstă de 54 de ani, se îndrepta către Portsoy, unde urma să viziteze un complex sportiv. Palatul Buckingham nu a acordat o foarte mare atenție incidentului, precizând că și prințul Charles a trecut printr-o întâmplare asemănătoare anul trecut.

Avionul Eurofighter Typhoon efectua un zbor de antrenament, iar acesta a fost primul incident în care a fost implicat un avion militar de acest tip, a precizat un purtător de cuvânt al Ministerului Apărării.

FORŢELE AERIENE REGALE ALE MARII BRITANII

Forţele Aeriene Regale ale Marii Britanii au o istorie impresionantă, al cărei punct de origine îl reprezintă anul 1912, când au fost înfiinţate Corpurile Aeriene Regale. Anul 1918 marchează crearea oficială a Forţelor Aeriene Regale ale Marii Britanii, rezultat al comasării Corpurilor Aeriene Regale cu Serviciul Aerian Naval Regal. În acelaşi an, pentru structura nou înfiinţată, au fost create emblema şi cocarda de reprezentare, care de-a lungul timpului au suferit doar mici modificări.

Personalul Forţelor Aeriene Regale şi-a câştigat prestigiul şi faima, de-a lungul timpului, în confruntări precum "Bătălia Marii Britanii" (1940), "Bătălia Ceylonului" (1940), "Debarcarea din Normandia" (1944), "Războiul insulelor Falkland" (1982), "Războiul din Golf" (1991), "Războiul din Kosovo" (1999).

Organizare

Structura de comandă a Forţelor Aeriene Regale este împărţită în trei mari componente: Comandamentul de Luptă (Strike Command), Comandamentul de Instruire şi Personal, Comandamentul Asistenţă Echipamente.

Strike Command reprezintă cea mai importantă componentă a Forţelor Aeriene Regale, având ca personal 28.000 de militari şi 5.800 civili, iar ca tehnică de luptă 500 de aeronave dispuse în 42 de unităţi. În prezent, participă cu forţe şi mijloace la operaţiuni din Irak, Kosovo şi Afganistan, menţine forţe la nivel minim în Cipru, Gibraltar, Insula Ascension şi Insulele Falkland.

Aeronava Boeing C-17, destinată transportului strategic de trupe şi logistică

Cartierul general al Strike Command se află la Baza Aeriană High Wycombe, loc din care se planifică misiunile pentru cele trei grupuri din compunere. Grupul nr. 1, cunoscut şi ca Grupul de Luptă Aeriană, are în dotare avioanele de luptă rapide, incluzând şi Joint Force Harrier, opt aerodromuri, la care se adaugă şi o unitate de instruire din Canada. Grupul nr. 2, cunoscut şi ca Grupul de Sprijin pentru Luptă Aeriană, este înzestrat cu aeronave de transport strategic şi tactic, precum şi de realimentare în aer. Grupul de Management al Luptei este denumirea consacrată a Grupului 3, care întrebuinţează aeronavele de recunoaştere maritimă, elicopterele destinate misiunilor de căutare-salvare, precum şi sistemele de avertizare timpurie, atât de la sol, cât şi aeropurtate.

Strike Command reprezintă "dinţii" Forţelor Aeriene Regale şi, indiferent de provocare, este capabil să ofere putere aeriană efectivă şi eficientă oricând şi oriunde în lume.

Canberra PR-9 într-o misiune de recunoaştere tactică

Tehnică de luptă

Pentru misiunile de atac, Forţele Aeriene Regale utilizează aeronave de tipul Harrier, Jaguar, Tornado GR4 şi, mai nou, Eurofighter. Aeronavele Harrier (85 bucăţi la nivelul anului 2003) sunt destinate misiunilor de sprijin aerian apropiat. Prima aeronavă de

Elicopterul Sea King executând o misiune specifică de căutare-salvare

acest tip a intrat în serviciu în 1969, fiind unica din lume, la acea vreme, înzestrată cu revoluţionarul sistem de decolare-aterizare pe verticală. În anul 1973, Forţele Aeriene Regale au fost înzestrate cu primele avioane Jaguar, destinate misiunilor de vânătoare-bombardament. În 2003, RAF aveau în dotare 62 de aeronave Jaguar. Misiunile de interdicţie aeriană, recunoaştere şi apărare aeriană sunt executate cu aeronavele Tornado GR4 (143 în 2003), intrate în uz în 1980. Aeronavele multirol Eurofighter Typhoon au intrat în serviciul Forţelor Aeriene Regale începând cu anul 2004. Timp de doi ani se va face trecerea pe acest tip de avion, după care se va trece la executarea de misiuni specifice.

În cadrul misiunilor de apărare aeriană sunt utilizate aeronave de tip Sentry (7 în 2003) şi Tornado F3 (118 în 2003).

Cu ajutorul aeronavelor Canberra (7 în 2003), Nimrod (30 în 2003) şi Tornado GR4 sunt executate misiuni de recunoaştere şi patrulare maritimă.

Pentru transport şi realimentare în aer, Forţele Aeriene Regale utilizează aeronave de tipul C-17A Globemaster (4 în 2003), Hercules (55 în 2003), Tristar (9 în 2003) şi VC-10 (20 în 2003). De asemenea, pentru transportul trupelor şi misiuni de căutare-salvare sunt utilizate elicoptere de tipul Chinook (48 în 2003), Puma (39 în 2003), Merlin (22 în 2003) şi Sea King (25 în 2003). În ceea ce priveşte misiunile de căutare-salvare, conform statisticilor, în 2003, Forţele Aeriene Regale au primit aproximativ 2.000 de solicitări şi au asistat 1.400 de persoane.

Avioanele Tornado, cu geometrie variabilă, se află în uz din anul 1980

Elicopterele Chinook HC 2 sunt destinate transportului de trupe şi logistică în teatrul de operaţii

Instruirea tinerilor piloţi se efectuează cu avioane de tipul Hawk (120 în 2003), Tucano (128 în 2003), Firefly (45 în 2003), Tutor (99 în 2003) şi Griffin (11 în 2003).

Perspective

În ultimii 15 ani, Forţele Aeriene Regale au trecut printr-un amplu proces de restructurare. Astfel, dacă în 1990 existau 12 escadrile operaţionale destinate misiunilor de apărare aeriană, în 2004 mai există doar cinci escadrile. Aceeaşi situaţie se înregistrează şi în cazul escadrilelor de atac. De asemenea, escadrilele de transport s-au redus cu o treime. Firesc, procesul de restructurare a dus şi la diminuarea personalului cu aproximativ 18 la sută, astfel că, în prezent, în Forţele Aeriene Regale sunt 75.000 de oameni.

Finalizarea procesului de restructurare a dus la transformarea Forţelor Aeriene Regale într-o structură mult mai mobilă, eficientă, capabilă să acţioneze oricând şi oriunde în lume. La acest lucru vor contribui din plin şi achiziţiile de tehnică de luptă ce urmează a fi efectuate în viitorul apropiat, constând în aeronave F-35 JSF, Hawk 128 şi Airbus A-330.

Căpitan
CRISTIAN PREDA

Avionul multirol Eurofighter Typhoon reprezintă cea mai modernă achiziţie a Forţelor Aeriene Regale ale Marii Britanii

PROPUNERE PENTRU CONSTRUIREA UNUI COSMOPORT

Rusia a propus, de curând, atât Statelor Unite, cât și altor țări interesate de explorarea spațiului, un proiect comun privind construirea unui cosmoport care să permită lansarea zborurilor către Marte și către satelitul natural al Pământului, Luna. Locația sugerată de către Rusia este complexul spațial de la Baikonur, din Kazahstan.

"Construcția Cosmoportului va face posibilă lansarea vehiculelor în călătorii interplanetare și explorarea altor planete din sistemul solar. Cele mai importante misiuni ale proiectului ar putea fi realizarea zborului cu echipaj uman spre Marte, precum și construirea unei baze spațiale pe Lună", a declarat Vyacheslav Davidenko, secretarul de presă al Agenției Spațiale Ruse, citat de Interfax.

"Virgin" va folosi tehnologia SpaceShipOne pentru zboruri turistice

Virgin Group, conglomeratul deținut de miliardarul *Richard Branson,* și-a anunțat parteneriatul cu Mojave Aerospace Ventures în vederea folosirii tehnologiei **SpaceShipOne** pentru zboruri suborbitale comerciale. Branson a anunțat că **Virgin Galactic,** o nouă filială Virgin, va folosi tehnologia SpaceShipOne pentru noi vehicule de

pasageri, care vor fi construite de **Scaled Composites** conform unui contract separat. Navele se vor baza pe designul SpaceShipOne, dar vor avea o capacitate de cinci pasageri. Primul vehicul de acest fel, numit **Virgin SpaceShip Enterprise,** va intra în serviciul comercial în anul 2007. Zborurile vor avea loc, inițial, de pe Aeroportul Mojave din California, de unde decolează acum SpaceShipOne, dar Branson a declarat că va dori să se zboare și din alte locații din Marea Britanie sau Australia. Licența va costa Virgin până la 21,5 milioane de dolari în 15 ani, în funcție de numărul de vehicule construite. Totodată, compania are în plan să investească 100 milioane de dolari în acest parteneriat, iar profitul din zborurile suborbitale Virgin Galactic va fi reinvestit pentru a dezvolta următoarele vehicule, inclusiv cele capabile să ajungă pe orbită.

SMART-1 – cumul de misiuni

SMART-1, acum în drum spre Lună, a efectuat peste 80 de milioane de kilometri. Călătoria sa a început pe 27 septembrie 2003, când satelitul a fost lansat cu o rachetă Ariane 5 de la Kourou, Guyana Franceză. De atunci, orbitele sale se măresc progresiv în jurul Pământului, pentru a fi capturat de gravitația lunară în noiembrie.

SMART-1 a fost conceput pentru două scopuri. Primul este pur tehnologic: să demonstreze și să testeze un număr de tehnici spațiale care să fie aplicate în viitoarele misiuni interplanetare. Al doilea scop este științific, fiind dedicat "științei lunare". El reprezintă, totodată, și primul test european al unui satelit propulsat în întregime de un motor cu ioni. Lunga călătorie în spațiu este necesară pentru ca motorul cu ioni să funcționeze și să fie testat pe o distanță comparabilă cu o expediție interplanetară. Misiunea ESA – SMART-1 testează, de asemenea, comportamentul navei în timpul manevrelor de schimbare a orbitei. Acestea se impun în călătoriile interplanetare și folosesc forțele gravitaționale ale corpurilor cerești pentru a câștiga accelerație și a ajunge către destinația finală, economisind, în același timp, combustibil. În cazul lui SMART-1, atracția gravitațională a Lunii a fost exploatată în trei manevre de "rezonanță lunară". Primele două au avut loc în august și septembrie 2004. Ultima a avut loc pe 12 octombrie. Datorită ultimului impuls, SMART-1 va mai efectua 2 orbite în jurul Pământului, fără a fi nevoit să pornească motorul decât pentru unele mici corecții de traiectorie. Același impuls va permite navei să intre în raza de atracție a Lunii și să orbiteze în jurul Lunii.

În ianuarie 2005, va ajunge pe orbita finală operațională (între 3.000 și 300 de kilometri deasupra polilor lunari). Timp de șase luni din acel moment, SMART-1 va identifica elementele-cheie de pe suprafața lunară și va investiga date privind formarea Lunii.

"FORAJ" PE COMETĂ!

Naveta NASA "Deep Impact" și-a început aventura spațială la data de 18 octombrie anul curent, când a ajuns în Florida pentru testele finale în vederea lansării sale, programată la 30 decembrie, de către o rachetă Boeing Delta II, de la baza Cape Canaveral.

"Deep Impact" este destinată pentru a lansa o bombă pe suprafața cometei "Tempel 1" la data de 4 iulie 2005, moment în care cometa se va afla la o distanță de 133,6 milioane de kilometri față de Pământ. În momentul impactului, bomba va atinge o viteză de 37.000 de kilometri pe oră, iar detonarea celor 372 de kilograme de explozibil va produce un

crater de dimensiunile unui teren de fotbal.

În tot acest timp, naveta "Deep Impact" se va roti în jurul cometei, colectând fotografii și date care vor fi trimise pe Pământ aproape instantaneu.

Prin această misiune, cercetătorii speră să arunce o privire sub învelișul cometei, pentru a culege date care să aducă răspunsuri unor întrebări de bază referitoare la formarea sistemului solar.

Sculptură în spaţiu

Moartea unei stele creează în spațiu o sculptură din gaz și praf. Cat's Eye este una dintre cele mai complexe nebuloase planetare văzute până acum în spațiu. Aceasta s-a format în momentul în care steaua-soare a degajat în exterior un strat de gaz, formând astfel o nebuloasă strălucitoare compusă din două uimitoare imagini gemene.

Telescopul Hubble a surprins pentru prima dată complicata structură compusă din nucleu și forme concentrice de gaz în anul 1994. Această nouă imagine, surprinsă cu o cameră avansată pentru cercetare, dezvăluie frumusețea celor 11 sau mai multe inele concentrice din gaz și praf ce formează nebuloasa Cat's Eye.

Imaginile transmise de sonda **Cassini** a NASA cu cel mai mare satelit al lui Saturn, Titan, au ridicat întrebări după întrebări.

MISTERE PE TITAN

Primele imagini transmise de **Cassini,** luate în infraroşu, pentru a putea penetra norii, au dezvăluit un peisaj cu obiecte întunecoase şi luminoase, dar mai ales absenţa craterelor de impact.

Aceste imagini sugerează existenţa unor procese tectonice care modelează în continuu suprafaţa satelitului planetei Saturn – Titan, dar cercetătorii nu au date suficiente, majoritatea acestor idei fiind speculaţii.

Cassini va trece pe lângă Titan de mai multe ori în timpul misiunii sale şi va detaşa sonda spaţială europeană **Huygens,** în atmosfera lui Titan, în ianuarie 2005.

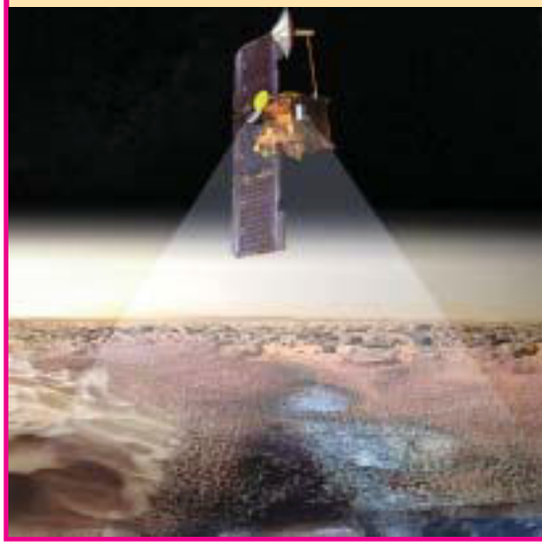
SISTEM DE SATELIŢI MILITARI

La sfârşitul lunii septembrie, Rusia a plasat pe orbită nu mai puţin de trei sateliţi militari.

Astfel, o rachetă purtătoare Kosmos-3M a fost lansată, în data de 23 septembrie, de pe cosmodromul Plesetsk, din nordul Rusiei, având drept misiune plasarea, pe o orbită joasă a Pământului, a unei perechi de doi sateliţi militari de comunicaţie. Autorităţile nu au oferit informaţii amănunţite privind destinaţia celor doi sateliţi, rezumându-se la a declara că aceştia fac parte dintr-un sistem orbital de sateliţi militari.

În data de 25 septembrie, o rachetă Soyuz a fost lansată de pe acelaşi cosmodrom Plesetsk, plasând pe orbită un alt satelit. După toate probabilităţile, de data aceasta este vorba de un satelit militar de recunoaştere.

MARS ODYSSEY îşi prelungeşte aventura



Satelitul NASA **Mars Odyssey,** ce orbitează în jurul Planetei Roşii de aproape 3 ani, îşi va prelungi misiunea cu încă 2 ani. Satelitul a fost lansat în aprilie 2001 şi a intrat pe orbita marţiană şase luni mai târziu, începând observaţiile ştiinţifice în februarie 2002. Extinderea misiunii va permite receptarea mai multor date despre Planeta Marte, până în septembrie 2006. Camerele video şi spectrometrele au analizat clima şi compoziţia scoarţei marţiene, descoperind prezenţa apei sub forma unor depozite de gheaţă în regiunile polare ale planetei. Mars Odyssey a fost folosit şi ca releu de comunicaţii, receptând transmisii de la cele două rovere marţiene şi retransmiţându-le către Pământ.

Nava îşi va continua acest rol în perioada următoare, dar va studia condiţiile atmosferice până când următorul satelit NASA, Mars Reconnaissance Orbiter, va ajunge la Planeta Roşie în 2006 şi va frâna în atmosfera superioară pentru a-şi ajusta orbita. Extinderea misiunii va costa 35 milioane de dolari, cam 12 procente din costul iniţial al acesteia.

ATENŢIE, PICĂ SATELIŢI!

O secţiune recuperabilă aparţinând unui satelit de cercetare chinez, ce purta probe ale unor experimente ştiinţifice realizate în spaţiu, s-a prăbuşit, la 17 octombrie a.c., pe o casă din satul Penglai, provincia Sichuan.

Deşi capsula nu a suferit avarii grave, casa lovită a fost distrusă în totalitate. Locatarii acesteia au scăpat cu viaţă deoarece în momentul impactului nu se aflau acasă.

Nu au fost dezvăluite posibilele cauze ale accidentului, însă experţii chinezi au dat asigurări că a fost vorba de un simplu accident,

tehnologia recuperării unor astfel de capsule folosită de China fiind printre cele mai bune din lume.

SCHIMB DE TURĂ PE ISS

Expediţia 9 de pe Staţia Spaţială Internaţională şi-a încheiat cu succes misiunea. Cei doi membri ai echipajului – comandantul Gennady Padalka şi cercetătorul Mike Fincke – s-au întors

pe Pământ, în data de 23 octombrie a.c., după şase luni petrecute la bordul ISS, timp în care au asamblat mai multe componente ale staţiei, aducându-şi astfel o contribuţie

importantă la realizarea unuia dintre cele mai frumoase visuri ale omenirii – *casa din cer*.

Padalka şi Fincke au predat ştafeta echipajului expediţiei zece, format din cosmonauţii Salizhan Sharipov –comandant – şi Leroy Chiao.

ACORD REÎNNOIT ÎNTRE NASA ŞI ROSKOSMOS

Oficiali ai NASA şi ai Agenţiei Spaţiale Ruse (Roskosmos) au anunţat, în data de 18 octombrie, prelungirea acordului de utilizare a navetei Soyuz pentru întreţinerea ISS, până în anul 2006.

NASA va plăti Agenţiei Spaţiale Ruse serviciile oferite folosind un sistem gen "troc", nefiind specificate detalii ale acestui schimb. Este posibil însă ca negocierile să conducă la o extindere a înţelegerii până în anul 2010. Tragedia navetei Columbia a avut drept urmare sistarea de către NASA a zborurilor spaţiale, până la revizuirea sistemului de siguranţă a navetelor.

Pagini realizate de MIRCEA HARITON

RĂZBOIUL ELECTRONIC AEROPURTAT ÎN CONFLICTELE SECOLULUI XX

Conflictele militare majore din ultimele şase decenii ale secolului XX au născut şi au impus ideea războiului electronic aeropurtat. Un război desfăşurat cu mijloace de luptă "inteligente", în cadrul căruia "greul" îl duc aparatele şi sistemele electronice cu un grad ultraînalt de tehnicizare şi o eficienţă mult sporită în raport cu mijloacele clasice, tradiţionale. În prezent, majoritatea doctrinelor armatelor moderne consideră războiul electronic ca fiind o parte integrantă a luptei armate, iar tehnicile şi sistemele electronice sunt situate la acelaşi nivel de importanţă cu mijloacele şi sistemele obişnuite de luptă. Şi, în mod logic, "ofensiva electronică" a determinat şi perfecţionat "defensiva electronică", cu principalul ei pivot – apărarea împotriva instalaţiilor electronice dispuse pe mijloacele de atac cu sau fără pilot ale inamicului.

Noţiunea de război electronic (EW – Electronic Warfare) este definită de literatura de specialitate occidentală drept o acţiune militară care presupune utilizarea energiei electromagnetice în scopul determinării, explorării, reducerii şi prevenirii utilizării ostile a spectrului electromagnetic, cât şi acţiunea care favorizează folosirea în scopuri proprii a acestuia. Altfel spus, un control determinant asupra spectrului electromagnetic şi informaţional conferă un atu hotărâtor în câştigarea supremaţiei în câmpul de luptă modern.

Potrivit istoricului R. Jones, războiul electronic şi-a semnat actul de naştere în timpul operaţiilor celui de-al doilea război mondial, dar, ulterior, mijloacele de luptă electronice s-au perfecţionat continuu şi au jucat un rol din ce în ce mai important, devenind factor cvasidecisiv în obţinerea victoriei.

Războiul din Coreea (anii '50). În timpul confruntărilor din Peninsula Coreeană, americanii au folosit cu succes o serie de platforme aeriene (B-26) pe care erau montate sisteme *ECM* (contramăsuri electronice) configurate într-o structură modulară. De asemenea, pentru prima dată pe aceste platforme au fost încorporate şi unele categorii de staţii de cercetare radiotehnică.

Războiul din Vietnam (anii '60). Războiul din Vietnam consacră apariţia şi utilizarea masivă a rachetelor antiradiolocaţie de primă generaţie (SUA), şi anume, cele de tip *Shrike* şi *Standard-Arm*. Distanţa de acţiune a acestora era însă modestă, de circa 15 – 35 km. Practic, pentru prima dată în istoria războiului electronic, s-a confirmat faptul că *lupta ECM-ECCM (*contra contramăsuri electronice) *este o luptă a resurselor*. Astfel, la acţiunea rachetelor antiradiolocaţie americane, vietnamezii au răspuns prin utilizarea sistemelor radar cu emisie intermitentă. În continuare, americanii au optat pentru dezvoltarea şi utilizarea rachetelor antiradiolocaţie de generaţia a doua, *cu memorie*.

Cercetarea electronică s-a efectuat cu avioane B-52 şi avioane de cercetare tactică RF-101A. S-au utilizat pe scară largă bruiajul pasiv şi ţintele false împotriva subsistemelor radar din structura apărării antiaeriene vietnameze (complexe de rachete antiaeriene cu bătaie medie, de tip Volhov). De asemenea, bruiajul activ de zgomot şi-a demonstrat şi el pe deplin eficienţa.

B-26 este unul din primele avioane pe care s-au montat sisteme de contramăsuri electronice

Războaiele din Orientul apropiat (1967 şi 1973). Aceste conflicte au marcat apariţia războiului electronic *total,* purtat la nivelul tuturor categoriilor de arme, dar în special între apărarea antiaeriană arabă (dotată cu sisteme de rachete antiaeriene sovietice de tip Volhov, Dvina, Strela, Kub etc.) şi aviaţia statului israelian. Iată un exemplu: israelienii au folosit avioane de cercetare fără pilot care au simulat un atac aerian asupra poziţiilor sistemelor de apărare antiaeriană arabe dispuse în valea Bekaa. În încercarea arabilor de a da o ripostă fermă acestui atac, complexele de apărare antiaeriană şi-au descoperit, practic, frecvenţele de lucru, care au fost astfel monitorizate şi memorate. În consecinţă, atacul real ulterior al aviaţiei israeliene a fost unul devastator.

De asemenea, au fost utilizate containere acroşate, de tipul AN/ALQ-71, şi AN/ALE-29 (conţineau 32 de cartuşe cu dipoli), capcane în infraroşu şi termice. S-a utilizat pe scară largă dezinformarea de tip imitativ: astfel, o divizie de tancuri egipteană a fost îndrumată prin ordine false, transmise în canalele proprii, la 180 de grade faţă de direcţia de atac ordonată.

Practic, cu aceste conflicte din Orientul Apropiat s-a încheiat *prima etapă a evoluţiei războiului electronic,* şi anume, *etapa sa conceptuală.*

Războiul din Insulele Malvine (1982). Conflictul anglo-argentinian a pus într-o nouă lumină *importanţa războiului electronic* în toate etapele de desfăşurare ale unui război în general.

Contramăsurile electronice ale englezilor au constat, în principal, în utilizarea bruiajului pasiv şi activ în lupta navală. Acest bruiaj s-a dovedit foarte eficient împotriva rachetelor dotate cu sisteme de dirijare prin radar. În consecinţă, succesul rachetelor antinavă Exocet folosite de argentinieni a fost de circa 50 la sută (3 din 6 rachete lansate şi-au atins ţinta), iar a celor sol-navă a fost de doar 25 la sută (o rachetă din 4 lansate şi-a atins ţinta). De asemenea, este foarte important de ştiut faptul că, prin scufundarea navei-amiral a flotei engleze, "Shefield", acest conflict a fost ultimul în care s-au putut confrunta armamente din aceeaşi generaţie tehnologică (racheta de fabricaţie franceză Exocet se afla atât în dotarea argentinienilor, cât şi a englezilor).

Pentru contracararea atacurilor aeriene cu rachete antinavă, englezii au utilizat proiectile antirachetă nedirijate de tip Korvus, Seafan, Stockade etc., încărcate cu dipoli antiradar realizaţi din vată de sticlă metalizată, folii de aluminiu şi alte materiale reflectorizante. De asemenea, pentru formarea norilor de bruiaj pasiv s-au folosit dispozitive mecanice de împrăştiere a pachetelor cu dipoli reflectorizanţi în atmosferă. Sistemele pirotehnice de împrăştiere nu au fost utilizate, deoarece puteau conduce la lipirea şi, respectiv, compactizarea elementelor reflectorizante (creşterea lor în greutate), ceea ce ar fi condus la scăderea perioadei de evoluţie a norilor de dipoli.

Pentru a prelungi staţionarea norilor de dipoli reflectorizanţi, s-a ales varianta ca dipolii elementari să plutească liber în curenţii de aer, ceea ce le-a permis să execute o rotaţie continuă sub un unghi de 45 de grade faţă de verticală, contracarând astfel contramăsurile inamicului (capetele de autodirijare ale majorităţii rachetelor sunt active doar pentru o singură componentă a câmpului electromagnetic reflectat de la ţintă, fie cea cu polarizare verticală, fie cea cu polarizare orizontală). Datorită folosirii eficiente a bruiajului pasiv, dar şi a celui activ, nici un avion britanic Sea Harrier nu a putut fi lovit cu rachete autodirijate prin radar, lansate de la sol. Şi, deoarece racheta Exocet dispunea de facilitatea de a se autodirija pe sursa de semnal de bruiaj activ, s-a preferat ca timpul de lucru efectiv al generatoarelor de bruiaj activ să fie limitat.

Pentru realizarea cercetării electronice, englezii au utilizat sistemul Ebby Hill, care dispune de o bază proprie de date conţinând caracteristicile radarelor inamicului, cât şi ale celor proprii (circa 2.000 de tipuri de radar). De asemenea, conţinutul acestei baze de date putea fi îmbogăţit şi în mod dinamic. Astfel, pentru determinarea parametrilor unui radar, era necesară achiziţia unui singur impuls al acestuia, în banda de lucru 1–18 GHz, iar precizia măsurătorii în frecvenţă era de aproximativ 1,5 MHz, iar în azimut de circa 3 grade.

Un alt sistem de contramăsuri utilizat pe scară largă de britanici în acest conflict a fost cel numit Protean/Matilda, capabil să determine parametrii de funcţionare ai radarelor capetelor de autodirijare ale rachetelor de la o distanţă de aproximativ 10 km faţă de ţinta selectată şi, ulterior, să declanşeze formarea norului de dipoli reflectorizanţi în zona acestei ţinte.

Încărcături de tip Flares, una din tehnicile de reducere a vulnerabilităţii aeronavelor de transport, în special pe timpul efectuării procedurilor de decolare sau aterizare

Lansarea unei rachete de croazieră Tomahawk de pe o navă de război. Informaţiile introduse în memoria capetelor de autodirijare conferă acestei arme o precizie... electronică

Un alt element important care a apărut în cadrul războiului din Malvine a fost legat de *compatibilitatea electromagnetică* ce trebuie să existe între multitudinea de mijloace şi sistemele electronice care echipează o platformă purtătoare. Astfel, rolul de prim rang al problemei compatibilităţii electromagnetice a fost înţeles pe deplin de englezi, dar cu pierderi grele, atunci când o rachetă argentiniană Exocet a lovit distrugătorul Shefield tocmai în momentul când sistemul său radar de avertizare fusese oprit pentru că perturba desfăşurarea unei legături prin satelit cu Londra.

Războiul din Golf (1991). Pentru pregătirea intervenţiei coaliţiei multinaţionale în Irak, cercetarea electronică a adversarului a început pe scară largă încă din vara anului 1990, prin intermediul sateliţilor . Cu informaţiile astfel obţinute, americanii şi-au putut actualiza bazele de date. Informaţiile referitoare la obiectivele irakiene de lovit au fost introduse în memoria capetelor de autodirijare ale rachetelor de croazieră de tip Tomahawk şi Cruise, lansate ulterior de pe nave de suprafaţă şi submarine.

De asemenea, pentru monitorizarea spaţiului electromagnetic irakian (cercetare electronică îndepărtată), au fost utilizate platforme aeriene de tipul AWACS, U-2 şi TR-1. Ponderea lovirii obiectivelor irakiene de interes prin mijloace de autodirijare radar a scăzut în favoarea sistemelor de autodirijare optoelectronice, aceasta deoarece Irakul dispunea de o serie de generatoare de bruiaj activ radar performante, de provenienţă rusească. Spre exemplu, pentru capetele de autodirijare laser, marcarea cu laser a obiectivelor irakiene (în special bateriile de rachete antiaeriene de tip Scud) din adâncimea teritoriului a fost executată prin intermediul trupelor de diversiune.

Cu 24 de ore înainte de declanşarea operaţiunilor militare terestre, aliaţii au utilizat pe scară largă sistemele Sky Shadow pentru executarea contramăsurilor faţă de mijloacele şi sistemele electronice irakiene. De asemenea, au fost utilizate rachetele antiradiolocaţie de tip Harm şi Shrike, respectiv bruiajul activ de baraj împotriva sistemelor radar, radio, de radionavigaţie şi radioreleu. Denumirea de *scut electronic* folosită de aliaţi în acest sens este sugestivă pentru a scoate în evidenţă amploarea măsurilor executate.

Avioanele de tipul EF-111 au zburat în faţa formaţiunilor de atac şi au realizat acoperirea acestora prin bruiaj activ de baraj şi de imitare. Ulterior, acţionau avioanele de atac de tip F-4G şi F-117, care dispuneau şi de rachete antiradiolocaţie.

În toate atacurile aeriene, avioanele de luptă au fost însoţite de avioane destinate războiului electronic care au realizat acoperirea prin bruiaj a acestora, fapt ce a determinat ca reacţia apărării antiaeriene irakiene aproape să nu existe sau, în cel mai bun caz, aceasta să se rezume la utilizarea mijloacelor de foc clasice. În conflict au fost utilizate pe scară largă şi

avioanele invizibile radar, realizate în tehnologia ***stealth***.

Toate avioanele de vânătoare-bombardament ale coaliției au fost dotate cu mijloace de protecție electronică individuală, în sensul că pilotul era avertizat în momentul când avionul său evolua în caracteristica de directivitate a unui sistem de apărare antiaeriană irakian (avertizare în infraroșu, termic, radar etc.) și, imediat, erau lansate, automat, contramăsurile specifice, de tipul dipolilor antiradar sau capcanelor termice ori parașutelor luminoase.

Totodată, dirijarea bombelor de aviație pe fascicul laser a fost realizată prin iluminarea țintelor de interes cu ajutorul unui avion specializat, care evolua în afara zonei de acțiune a sistemelor de apărare antiaeriană (uneori, eficacitatea sistemelor dirijate pe fascicul laser a fost scăzută datorită condițiilor specifice de deșert).

În altă ordine de idei, acest conflict a confirmat performanțele sistemului de apărare antirachetă american Patriot (împotriva rachetelor sol-sol Scud utilizate de irakieni) și a imensei oportunități create de folosirea sistemului de poziționare globală GPS (care se consideră că a fost una din cheile succesului operațiunii *Desert Storm*). De asemenea, acest război a marcat și începutul folosirii pe scară restrânsă a unor operațiuni militare neconvenționale (ionizarea atmosferei, suspensii de grafit pentru avarierea sistemului energetic irakian etc.).

În final, ca o concluzie asupra conflictului electronic din Golf, se poate afirma că operațiunile de bruiaj și blocare electronică executate de aliați au fost devastatoare pentru sistemul de apărare antiaeriană irakian și au asigurat acestora o supremație aeriană absolută. Prin urmare, putem afirma, fără teama de a greși, că acest conflict militar întrunește toate caracteristicile unui *război electronic total*.

Evenimentele din România. Decembrie 1989. Chiar de la început trebuie remarcat faptul că scopul *diversiunii electronice* din decembrie '89 a urmărit crearea unei situații aeriene complexe, care să aibă ca efect imediat intrarea în acțiune a sistemului de apărare antiaeriană a României și, totodată, să permită testarea eficacității acestuia, concomitent cu bruiajul rețelelor de comandă, pentru inducerea în eroare și luarea unor decizii greșite.

B-2 și F-117 NIGHTHAWK. Bazate pe tehnologia "stealth", echipate cu sisteme de navigație și de atac integrate într-o avionică digitală, avioanele reprezintă unele dintre cele mai avansate arme ale războiului electronic

Această diversiune electronică concertată a fost orientată în special asupra *sistemelor de radionavigație* și *radar* proprii. În radionavigație, au fost bruiate sistemele de dirijare a aviației, în scopul împiedicării îndeplinirii misiunilor de către aceasta. Totodată, s-a urmărit generarea unei confruntări directe între aviație și propria apărare antiaeriană (prin neutralizarea aparaturii de recunoaștere amic-inamic existente în dotarea armatei). Sistemele radar proprii, în toate gamele de frecvență, au fost bruiate sistematic cu ajutorul bruiajului pasiv și activ, practic situația aeriană deasupra teritoriului României fiind *sufocată* de multitudinea țintelor false simulate (au fost descoperite, ulterior, generatoare de bruiaj activ miniaturale, baloane meteorologice pentru executarea bruiajului pasiv etc.). Situația aeriană complexă și inexactitatea informațiilor au condus, inevitabil, la zeci de interceptări eronate ale aviației și, uneori, chiar la lansări de rachete antiaeriene (cazul sistemelor de apărare antiaeriană Volhov etc.).

Se poate afirma că principala componentă a diversiunii electronice din '89 a fost reprezentată de prezența la nivelul întregului teritoriu al României *a bruiajului* și, respectiv, *a inducerii în eroare* a sistemelor de conducere, cercetare, descoperire și neutralizare a țintelor aeriene. Practic, a fost simulată o operațiune clasică complexă de invazie aeriană a României.

Situația aeriană prezentă în acea perioadă a fost complicată și mai mult prin lansarea în spațiul aerian al României, a unor obiecte zburătoare iluminate *ciudat*, a unor mini-avioane, minielicoptere, baloane sau reflectoare poliedrice observabile cu ochiul liber sau prin mijloace optice. *Țintele* au fost descoperite simultan pe consolele radarelor de bord și terestre, militare și civile, care funcționau independent și pe frecvențe diferite, în zone diferite, creând astfel, suplimentar, o notă de autenticitate.

Țintele false repartizate pe zile, cu un total de peste 1500 de semnale recepționate și înregistrate, au marcat un maxim de 46 la sută în ziua de 22 decembrie 1989, după care s-a constatat o scădere progresivă până în ziua de 25 decembrie 1989. S-au înregistrat valori mari ale densității acestora, mai ales pe timpul nopții, în Dobrogea, Câmpia Română, Banat, vestul și nord-vestul Transilvaniei. Înălțimea de evoluție a țintelor a variat între 100 și 3.000 m (70 la sută dintre acestea au evoluat până la înălțimea de 500 m). De asemenea, țintele aeriene descoperite au prezentat caracteristicile elicopterelor.

Se apreciază că bruiajul activ și pasiv de radiolocație a fost executat cu ajutorul sateliților, a unor platforme aeriene care evoluau în afara teritoriului național al României, cu avioane și elicoptere care au penetrat neautorizat spațiul aerian național, baloane meteorologice dotate cu poliedri reflectorizanți deplasate cu ajutorul curenților de aer sau telecomandate, instalații terestre portabile specializate pentru executarea bruiajului de imitare etc.

Sistemele ECM de la bordul aeronavelor de luptă permit pilotului efectuarea de manevre pentru evitarea rachetelor antiaeriene

Practic, prin intermediul diversiunii electronice create, s-a urmărit realizarea unei sufocări a sistemului național de apărare antiaeriană și, respectiv, a unui consum mare de resurse de muniție de artilerie sau rachete antiaeriene.

Concomitent cu țintele aeriene false, în spațiul aerian al României au evoluat și *ținte reale*, dar care au acționat sub protecția unui puternic bruiaj activ de radiolocație.

Evenimentele din fosta Iugoslavie (anii '90). Evenimentele desfășurate în cadrul acestui conflict militar regional au caracteristicile unui *război electronic total* fără menajamente (a se vedea lovirea ambasadei Chinei de către forțele Alianței). În general, este vorba despre o confruntare masivă în spectrul electromagnetic între apărarea antiaeriană sârbă și forțele aeriene NATO.

Cercetarea electronică a presupus utilizarea din partea NATO a întregului arsenal specific din dotare (avioane de cercetare, sateliți, nave maritime etc.). Bruiajul de toate categoriile a fost atât de intens, încât a afectat în unele cazuri și sistemele radar din țările vecine (cazul României), dar a asigurat o supremație covârșitoare a aviației Alianței.

Un element caracteristic acestui conflict, și generalizat ulterior, a constat în executarea de către coaliție a așa-numitelor *atacuri chirurgicale* (în special cu rachete de croazieră de ultimă generație, Cruise și Tomahawk, dirijate prin GPS) asupra obiectivelor de interes, pentru eliminarea pierderilor colaterale. *A continuat utilizarea armamentului inteligent și, în special, a celui neconvențional (bombe cu grafit, ionizarea atmosferei etc.).*

Căpitan dr.ing.
IULIAN-CONSTANTIN VIZITIU

În numărul anterior al revistei v-am prezentat câteva cazuri deosebite cu avioane de luptă reactive în care, deşi le-a sărit cupola, piloţii au reuşit să aducă, totuşi, cu bine aeronavele pe pistă. Întâmplarea petrecută în toamna acestui an, pe aerodromul Ianca, în timpul unui zbor de antrenament cu IAR-99 ŞOIM, a avut, de asemenea, o desfăşurare dramatică, relevând curajul, profesionalismul şi spiritul de sacrificiu ale piloţilor.

UNICA SOLUŢIE SALVATOARE

O zi de septembrie, ca oricare alta. Cu zbor intens pe aerodromul Ianca. Locotenent-comandorul Emilian Popovici avea de executat patru ieşiri cu avionul IAR-99 ŞOIM. Primele trei în dublă comandă, două de antrenament şi una de control, iar ultima, în simplă comandă.

Cu puţine minute înainte de 13.30, conducătorul zborului i-a aprobat lui Popovici decolarea. În cabina din spate, pe post de instructor, se afla comandorul Florea Drăghici. Amândoi erau calmi, liniştiţi, totul decurgea normal. După desprinderea de pistă, la momentul potrivit, Popovici, pilot elev, a escamotat trenul. Deodată a auzit o bubuitură puternică în spate. În căşti a apărut un alt zgomot de fond. De-abia depăşiseră 100 de metri înălţime, când avionul a dat semne de intrare în tangaj şi ruliu. Pilotul a simţit cum puterea motorului cu reacţie se reduce brusc. Noroc că nu s-a oprit! A sesizat că Drăghici încearcă să comunice ceva, dar totul era neinteligibil. În sfârşit, a înţeles: cupola carlingii în care se afla instructorul (carlinga a doua, sau din spate, cum i se mai spune) se desprinsese! Fileurile de aer au aruncat-o în fuzelaj, iar fragmente din aceasta au pătruns în priza de admisie, până între paletele compresorului. Motorul nu mai avea putere. Popovici a adus maneta la relanti, apoi a dus-o în plin. În zadar. Motorul nu prelua comanda…

Comunicarea cu Drăghici devenise aproape imposibilă: cascada de aer care intrase în cabină îi smulsese masca de oxigen. Popovici era în încurcătură. Ce să facă? Să catapulteze, sau să încerce aterizarea forţată?! Catapultarea prin sistemul de pe ŞOIM trebuie hotărâtă de comun acord de cei doi piloţi. Dacă Popovici lua iniţiativa să părăsească avionul, i-ar fi primejduit viaţa comandorului Drăghici. Şi aşa, acesta suporta cu stoicism urmările dure ale zborului fără cupolă. Nu mai avea ce să-l apere de vijelioasele fileuri de aer care-l izbeau în plin. Popovici a reuşit să-i spună în cele din urmă că nu mai pot conta pe motor şi a luat hotărârea: "Aterizăm forţat…".

Grea misiune! Viteza scăzuse la 230 km pe oră, şi se aflau la numai 110 metri înălţime. De pe pistă, un coleg care abia aterizase şi vedea ce se întâmplă îl încuraja prin radio pe Drăghici. Popovici a repetat hotărârea: "Aterizăm forţat…". Viteza şi înălţimea scădeau vertiginos. Viteza era mică, nu le permitea un zbor planat bine controlat. Încercase să-l ţină într-o poziţie propice contactului cu solul, dar era aproape imposibil. Avionul avea tendinţa de înclinare spre stânga. Dar în cabina din spate se afla un iscusit instructor de zbor care, realizând situaţia grea în care se aflau, a preluat comenzile, după ce a strigat cât îl mai ţineau puterile: "Lasă-l la mine, lasă-l la mine!" Drăghici şi-a arătat clasa. A reuşit să menţină aeronava într-o poziţie cât de cât orizontală. Dacă la contactul cu solul aparatul ar fi fost înclinat într-un fel sau altul, exista pericolul să capoteze, să se dea peste cap, iar avionul putea să ia foc. Impactul a avut loc, într-adevăr, cu avionul într-o poziţie aproximativ orizontală. După o primă lovitură foarte puternică, aeronava a făcut un salt prin aer pe o distanţă de vreo 20 de metri, apoi, după cel de-al doilea contact, a mai parcurs, târâş, alţi 40 de metri!

Dar secundele de groază nu se terminaseră.

Întrucât contactul cu solul a fost derapat, s-a rupt suportul scaunului de catapultare din cabina lui Popovici şi s-a deplasat, cu el cu tot, spre dreapta. Pilotul s-a lovit cu capul de cupolă. Poate a fost spre norocul lui. Dacă era perfect conştient şi încerca să se dea jos, o mişcare cât de mică în scaun ar fi putut declanşa sistemul de catapultare. Capul şi umărul, la care, de asemenea, se lovise zdravăn, îl dureau cumplit. Drăghici s-a dat jos, nu fără greutate. S-a dus la cabina lui Popovici şi a încercat să-l scoată. Văzând că nu poate, şi că pericolul unui incendiu este exclus, a renunţat şi s-a îndepărtat de avion, convins că va veni în scurt timp ambulanţa. A făcut doar câţiva paşi, după care a căzut. Coloana vertebrală, puternic afectată, cedase! Sosit imediat la faţa locului, personalul medical l-a preluat, imobilizându-l. În acelaşi timp, specialiştii au siguranţat scaunul de catapultare al lui Popovici şi l-au scos pe pilotul elev afară.

Aşa lua sfârşit un zbor de groază. Un zbor care durase doar câteva minute, iar lupta cu avionul inert, lupta cu implacabila gravitaţie, lupta pentru viaţă se consumase în câteva secunde. Din momentul în care au luat hotărârea să aterizeze şi până la contactul cu solul nu au trecut mai mult de 38 de secunde. Ce trebuie să ştii, cât trebuie să poţi şi, mai ales, cât trebuie să vrei pentru a concentra într-o asemenea infimă undă de timp toate gândurile, toate evaluările şi toate acţiunile cerute de reuşită? Ce oameni pot face un astfel de lucru? Unii deosebiţi! Nu!? Bărbaţi puternici, curajoşi. Profesionişti desăvârşiţi. Astfel de oameni sunt luptătorii aerieni din Armata României!

Am solicitat şi opinia unui expert în domeniu, **comandorul NICOLAE JIANU,** şeful Secţiei Securitate Zbor din Statul Major al Forţelor Aeriene. Iată ce ne-a relatat: "Situaţia a fost de-a dreptul dramatică. Un moment deosebit de greu, în care timpul la dispoziţie pentru rezolvarea cazului a fost foarte, foarte scurt. Elementul-cheie, care să-i ajute să se salveze, tracţiunea motorului, n-a existat, iar rezerva de timp şi de înălţime la dispoziţie pentru optimizarea traiectoriei era foarte mică. A fost singura soluţie. În aproape toate cazurile asemănătoare, petrecute în ţară şi în forţele aeriene ale altor state, în care s-a aterizat cu rezervoarele pline, avioanele au luat foc, iar piloţii au murit.

La manşă s-au aflat doi oameni foarte bine pregătiţi, două caractere tari, puternice, care s-au completat foarte bine.

Am participat nemijlocit la cercetarea accidentului şi apreciez că rezolvarea cazului a fost rezultatul îmbinării perfecte între experienţa şi luciditatea unui instructor de zbor de mare clasă, comandorul Florea Drăghici, şi capacitatea ştiinţifică, intuiţia fulgerătoare ale locotenent-comandorului Emilian Popovici, pilot, dar şi inginer de aeronave, care a sesizat rapid cauzele, implicaţiile, urmările şi a hotărât în câteva secunde, în imposibilitate temporară de comunicare cu instructorul fiind, aterizarea forţată".

PETRE BÂNĂ

Comandorul FLOREA DRĂGHICI este instructor-şef pentru securitatea zborului în echipa de comandă la Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene şi are 43 de ani. A terminat, cu media 9,67, în 1984, Şcoala Militară de Ofiţeri Activi de Aviaţie "Aurel Vlaicu", fiind clasificat primul din 151 de absolvenţi. Este, de asemenea, absolvent al Universităţii din Craiova, Facultatea de Ştiinţe Economice, al Academiei de Înalte Studii Militare şi al Cursului post-universitar de perfecţionare în conducerea marilor unităţi operative.

Are la activ 1.001 ore de zbor, din care 205 pe IAR-99 ŞOIM. În acest an a zburat 142 de ore (120 pe Standard şi 22 pe "ŞOIM").

În ultimii trei ani a fost notat de două ori cu calificativul "Excepţional". Căsătorit din 1987, are un băiat, Ovidiu-Andrei.

Locotenent-comandorul EMILIAN POPOVICI lucrează la Biroul Investigaţii Evenimente de Zbor, Secţia Securitate Zbor, în echipa de comandă la Statul Major al Forţelor Aeriene şi are 37 de ani. A absolvit Institutul Politehnic Bucureşti (Facultatea de Aeronave), Şcoala Militară de Ofiţeri Activi de Aviaţie, diverse cursuri, ultimul fiind cel de limba franceză, în 2003, în Canada.

În ultimii trei ani a fost notat cu calificativul "Foarte bun".

Acelaşi calificativ l-a primit la toate convocările, verificările şi testările din acest an.

A zburat 200 de ore, din care 50 pe IAR-99 ŞOIM (33 în acest an).

Este căsătorit din 1989 şi are doi băieţi: Adrian, de 12 ani, şi Cristian, de 8 ani.

REMEMBER – LUNA SEPTEMBRIE

15.09.1901 – În localitatea Veria, lângă Salonic, s-a născut savantul Elie Carafoli, din părinţi aromâni, considerat a patra personalitate a aviaţiei române, după Vuia, Vlaicu şi Coandă.

14.09.1910 – Prinţul George Valentin Bibescu a traversat în zbor Dunărea, cu avionul său Blériot, între Giurgiu şi Rusciuk (Ruse).

Săsesc (Braşov), care a sărit în aer.

16.09.1916 – Pentru apărarea antiaeriană a fost dată Armatei 3 Române o baterie Deport; o dată cu aceasta, apărarea antiaeriană s-a împărţit în apărarea antiaeriană mobilă şi apărarea antiaeriană fixă.

26–27.09.1916 – În noaptea dintre cele două zile, artileria antiaeriană română de la Cotroceni a avariat Zeppelinul Z-86, care s-a prăbuşit la 1.000 de metri de Târnovo, Bulgaria. Pentru acţiunea încununată de succes, Drapelul de luptă al Regimentului 1 Artilerie Antiaeriană a fost decorat cu ordinul "Steaua României".

28.09.1916 – Tunurile româneşti au doborât un avion Hansa Brandenburg C1 şi o altă aeronavă germană de tip Taube.

13.09.1913 – A murit Aurel Vlaicu, prăbuşindu-se cu avionul în dreptul comunei Băneşti, în încercarea sa de a traversa Carpaţii. Două săptămâni mai târziu avea să sfârşească, tot într-un mod tragic, la Târgovişte, şi prietenul său, sublocotenentul Gheorghe Negel *(Fotografie de la locul dezastrului)*.

1–3.09.1916 – Escadrilele de recunoaştere dislocate la Budeşti şi Alexandria au executat opt misiuni deasupra Bulgariei.

03.09.1916 – Aviatorii din Grupul 3 Bucureşti au bombardat poziţiile inamice de la Turtucaia.

08.09.1916 – Echipajul format din sergentul Ioan Gruia, pilot, şi plutonierul Constantin Şerban, observator, a bombardat un depozit de muniţie inamic situat în apropierea localităţii Noul

18.09.1917 – Angajând lupta cu două avioane deasupra localităţii Satu Nou, pe Milcov, sublocotenentul Marcel Drăguşan a doborât un aparat, iar pe celălalt l-a silit să aterizeze în spatele liniilor noastre.

12.09.1921 – A murit, în urma exploziei unei bombe la sol, în timpul montării acesteia pe avion, primul comandant al unei escadrile de bombardament din ţara noastră, locotenentul Gheorghe Stâlpeanu, cavaler al Ordinului "Mihai Viteazul".

13.09.1916 – Echipajul format din plutonierul t.r. Nicolae Tănase (în fotografie) şi sergentul observator Gheorghe Zgabercea a bombardat, de la 1.500 m, şlepuri inamice încărcate cu muniţie, scufundând două dintre ele. Un alt vas inamic a fost scufundat, trei zile mai târziu, de echipajul format din locotenentul Ştefan Petrescu, pilot, şi căpitanul Nicolae Teodoru, observator.

10.09.1923 – S-a folosit, pentru prima dată în România, balizajul luminos pentru aterizarea pe timp de noapte.

12.09.1926 – În raidul Bucureşti – Paris – Bucureşti, la întoarcere, în condiţii meteorologice nefavorabile, avionul pilotat de căpitanul aviator Gheorghe Bănciulescu s-a ciocnit de vârful Hirburn, din Cehoslovacia, pilotul fracturându-şi ambele picioare, care, ulterior, i-au fost amputate, iar mecanicul, Ion Stoica, a decedat.

10.09.1929 – Echipajul format din maiorul Traian Burduloiu, pilot, şi Gheorghe Iacobescu, navigator, a executat primul zbor fără escală Paris – Bucureşti, într-un timp record de 9 ore şi 21 minute.

25.09.1930 – Escadrila militară de şapte avioane SET, comandată de comandorul Gheorghe Negrescu, aflată într-o vizită de o săptămână la Ankara, a stârnit interesul autorităţilor din Turcia şi al specialiştilor, delegaţia fiind primită de oficialităţile locale.

09.09.1931 – În articolul "Nevoia dezvoltării apărării antiaeriene", din "Revista artileriei", se sublinia: "O aviaţie fără artilerie antiaeriană, mai ales în zona interioară, este întocmai unei infanterii care ar ataca fără sprijinul artileriei".

09.09.1931 – Maiorul Emanoil Ionescu şi tinerii ofiţeri Octav Oculeanu şi Ionel Ghica au efectuat primul zbor fără escală Bucureşti – Londra, parcurgând 2.203 km în 11 ore şi 57 minute.

05.09.1933 – Gheorghe Bănciulescu, deşi avea proteze la ambele picioare, a realizat o nouă performanţă, pilotând un avion monomotor Stinson, de fabricaţie engleză, pe ruta: Damasc – Rayak – Adana – Eskişehir – Istanbul – Bucureşti.

28.09.1935 – Trei ofiţeri piloţi din hidroaviaţie, în frunte cu comandorul Ovidiu Rătescu, au efectuat raidul Constanţa – Istanbul – Atena – Constanţa, zburând în formaţie cu hidroavionul Savoia Marchetti S.M.-35. La înapoiere, distanţa Atena – Constanţa a fost străbătută fără escală, constituind pentru acea vreme o mare performanţă hidroaviatică.

15.09.1938 – S-a înfiinţat, pe aeroportul Iaşi, o şcoală de zbor fără motor, condusă de locotenent-comandorul Alexandru Stratulat.

REMEMBER – LUNA SEPTEMBRIE

01.09.1939 – La declanşarea celui de-al doilea război mondial, capacitatea combativă a aviaţiei noastre militare consta în 276 avioane de luptă, din care 82 de avioane de recunoaştere şi observare, 121 de avioane de vânătoare, 34 de avioane de bombardament, 21 de avioane de bombardament uşor şi 18 hidroavioane Savoia.

10.09.1943 – O formaţie de patru planoare remorcate de avioane IAR-39 a executat, sub comanda căpitanului Mihai Pavlovschi, un important transport de materiale de la Odessa la Băneasa.

15.09.1943 – Grupul 9 Vânătoare a terminat trecerea piloţilor pe Me-109, înlocuind complet Grupul 7.

15.09.1943 – Armata Română şi-a consemnat **de facto** şi **de jure** în evidenţă existenţa a 20 de subunităţi (nivel echipaj–pluton) specialitatea radiolocaţie şi, ca urmare, apariţia în structura sa a unei noi arme.

01.09.1944 – Prin Ordinul Statului Major al Aerului, a luat fiinţă Corpul Aerian Român, comandat de generalul Emanoil Ionescu, cu punctul de comandă la Turnişor – Sibiu.

19.09.1944 – A căzut în luptă, lângă Turnişor, Sibiu, sublocotenentul (r) Mihai Bibescu-Brâncoveanu, pilot de vânătoare pe Me-109 G, el fiind fratele mai mic al lui George Bibescu, pierit şi el, în 1943, tot în timpul unei lupte aeriene. Amândoi fraţii, membri ai uneia dintre cele mai distinse familii aristocratice din România, au murit la vârsta de 22 de ani.

20.09.1944 – Corpul Aerian Român a fost citat prin Ordinul de Zi nr. 2 al Comandamentului Armatei Române pentru acţiunile de sprijin al trupelor terestre pe Mureş şi în vestul Ardealului, la Păuliş, Miniş şi Ghioroc.

25.09.1944 – Căpitanul Toma Lucian, un comandant exemplar, a fost doborât de aviaţia germană deasupra localităţii Someşeni – Cluj.

04.09.1949 – Prin Decretul nr. 371, s-a înfiinţat Academia Tehnică Militară, cu cinci facultăţi, între care şi cea de Tehnică de Aviaţie.

02.09.1950 – A decedat, după patru ani de suferinţă, marele inventator Traian Vuia. Cu o lună înainte se întorsese de la Paris pentru a muri în ţară.

09.1952 – Şcoala Militară nr. 1 Tecuci a primit avioanele IAR-80 care au aparţinut regimentelor de luptă ce au intrat în organica Diviziei 23 Aviaţie Vânătoare Reacţie.

04.09.1953 – Şcoala Militară Tehnică de Aviaţie de la Mediaş a primit numele lui Traian Vuia. În aceeaşi zi, Şcoala de Ofiţeri Naviganţi de la Tecuci s-a unit cu cea de la Focşani, sub numele de Şcoala Militară de Ofiţeri de Aviaţie "Aurel Vlaicu".

18.09.1954 – A fost înfiinţată compania TAROM.

12.09.1956 – Comandamentul Forţelor Aeriene Militare (C.F.A.M.) a fuzionat cu Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului (C.A.A.T.).

15.09.1961 – Au fost achiziţionate primele avioane lung curier turbopropulsoare IL-18.

03. 09.1965 – Regimentul 49 Aviaţie Vânătoare Bombardament a fost dislocat de pe aerodromul Alexeni, pe cel de la Ianca, în locul său fiind adus nou înfiinţatul regiment de elicoptere, primul din ţară.

10.09.1965 – A fost omologat şi înmatriculat primul avion BN-2 YR-BNA.

14.09.1970 – Colonelul Grigore Baştan a realizat recordul absolut de înălţime al României la saltul cu paraşuta, sărind de la 9.600 metri, în condiţii meteo grele, deasupra aerodromului Ziliştea – Buzău.

14.09.1976 – Departamentul Aviaţiei Civile a fost trecut de la Ministerul Apărării Naţionale în subordinea directă a Consiliului de Miniştri.

20.09.1982 – A avut loc zborul de prezentare al primului avion ROMBAC 1-11 asamblat în ţara noastră, sub licenţă engleză.

09.1989 – În Kazahstan, la Centrul de pregătire de la Lugovaia, un grup de opt piloţi militari români în frunte cu colonelul Ştefan Voian, a efectuat trecerea pe avionul supersonic de luptă MiG-29.

22.09.1996 – Două avioane C-130 Hercules şi-au început misiunile de transport pentru înlocuirea forţelor aflate în misiune de menţinere a păcii în Angola.

12.09.1997 – Au fost recepţionate primele trei staţii de radiolocaţie FPS-117.

04–11.09.1998 – O aeronavă C-130 Hercules (comandant căpitan-comandor Florin Călin) a luat parte la exerciţiul militar multinaţional NATO/PfP cu numele de cod "COOPERATIVE BEAR", desfăşurat în Anglia, unde a obţinut rezultate foarte bune.

06–15.09.2000 – S-a desfăşurat în ţara noastră exerciţiul aerian real COOPERATIVE KEY – 2000, la care au participat militari din 14 ţări. Aviaţia militară română a fost prezentă cu patru avioane MiG-21 LanceR, patru elicoptere IAR-330, un avion C-130 Hercules.

01.09.2002 – A intrat în funcţiune Comandamentul Operaţional Aerian Principal (C.O.A.P.).

22.09.2002 – A început, în Franţa, la baza aeriană Saint-Dizier, cea de-a şasea ediţie a exerciţiului multinaţional real "COOPERATIVE KEY", la care Forţele Aeriene Române au participat cu 64 de militari, deservind trei avioane MiG-21 LanceR, două elicoptere IAR-330 SOCAT şi o aeronavă C-130 Hercules.

04.09.2003 – Pentru prima dată, în poligonul Capu Midia, delegaţii militare din Franţa, Belgia şi Turcia au observat tragerile reale executate de artilerişti şi rachetişti antiaerieni, Franţa intenţionând atunci să efectueze în viitor trageri de antrenament în poligonul românesc cu rachete MISTRAL. După aprecierile unei oficialităţi, Brigada 1 Rachete Sol-Aer a demonstrat încă o dată că este eşalonul de elită al artileriei şi rachetelor antiaeriene din Armata României.

Documentar realizat de comandorii (r)
PETRE BÂNĂ şi ION CLENCIU

CÂND ZÂMBEŞTE CAMELIA...

Suntem, într-adevăr, în anii unor mari schimbări, ai unor mutaţii la care nici nu gândeam altădată. Iată un fapt ce a început să fie deja mediatizat. Pentru prima dată în armata noastră, o femeie este comandant de escadrilă. Ei şi? Ce aşa mare bombă jurnalistică? – ar fi tentaţi să spună unii. Femeia şi-a câştigat de multă vreme dreptul de a ocupa funcţii şi demnităţi care păreau a fi "rezervate" numai bărbaţilor. Au fost şi sunt femei preşedinte de stat, prim-ministru, ministru, general. Şi s-au achitat de sarcini, unele chiar mai abitir decât bărbaţii. Ba, una dintre ele a rămas în istorie ca "Doamna de fier". Vă daţi seama cum ar arăta o doamnă de oţel?

În ţara noastră sunt femei general. În armată, în Ministerul Administraţiei şi Internelor. Stau bărbaţii colonei în poziţie drepţi şi zic, una – două, am înţeles? Luăm noi, uneori (sau adesea, după caz), acasă, fie că recunoaştem sau nu, poziţia drepţi în faţa soţiilor, chiar dacă nu sunt generali, colonei (echivalentul) etc.? Răspunsul îl lăsăm în spaţiul de sinceritate al fiecăruia.

Camelia Bugean este locotenent-comandor la Baza 90 Transport Aerian. O ştim din anii când a devenit ofiţer pilot pe elicoptere. Trăise, şi până a da examen la Boboc, în atmosfera vieţii de aerodrom. Tatăl era armurier la Deveselu. Anul când s-a aprobat, pentru prima dată, ca şi fetele să poată urma Şcoala Militară de Ofiţeri Activi de Aviaţie a coincis cu absolvirea ultimei clase de liceu. A fost prima ei mare şansă. Un noroc. Că în viaţă, vorba românului, dacă n-ai şi un dram de noroc, poţi să te dai peste cap, şi tot degeaba. I s-a părut ceva deosebit şi a percutat imediat. Cuvintele îi aparţin. Ca mai toate din această însemnare. A avut, în carieră, o evoluţie constantă. Ca multe fete din promoţie. A trecut prin toate funcţiile: pilot, pilot-şef, instructor, comandant de patrulă. Şi cu foarte bune rezultate. Norocul s-a manifestat din nou, constând în colectivul de oameni minunaţi pe care l-a întâlnit la Titu. Bărbaţii care au tratat fetele, de la început, ca pe colegele lor. A încheiat secolul şi mileniul cu titlul de pilot clasa 1, obţinut în 1998. Am revăzut-o în această calitate pe o vreme nu prea prielnică din punct de vedere meteorologic, în cadrul formaţiei ce survola, la parada aeriană prilejuită de sărbătorirea Zilei Naţionale, tribuna oficială din faţa Palatului Parlamentului. Apoi la alte parade şi demonstraţii aeriene. Sigură pe ea, stăpână pe aeronavă. Cum le place femeilor să fie. Stăpâne.

Şi, din nou, Camelia ne-a furnizat o surpriză… gazetărească. De la un timp, în aceeaşi formaţie erau doi piloţi cu acelaşi nume: Bugean. Într-un alt elicopter era soţul ei, Horia Bugean, un om de toată isprava, ajuns căpitan-comandor, cu peste 5.000 de ore de zbor la activ, un bun organizator şi conducător al starturilor unităţii de la Titu, valoros instructor de zbor. I-a fost instructor şi Cameliei, au zburat împreună un timp în aceeaşi cabină. Până când s-au căsătorit. De atunci, şi mai ales după ce a venit pe lume fiul lor, Răzvan-Cristian, comandantul, comandorul Valerian Cristea, nu le-a mai permis să zboare împreună.

Întreb dacă scânteia frumoasei poveşti de dragoste – anul viitor vor aniversa zece ani de la căsătorie – nu s-a aprins cumva în timpul zborului, dacă Horia i-a făcut declaraţii de dragoste în aer? Zâmbeşte, apoi râde. Uite că se poate răspunde frumos, mult mai frumos, şi printr-un zâmbet.

Profesia comună i-a ajutat mult. După absolvirea, anul trecut, a Academiei de Înalte Studii Militare, a fost numită în funcţia de instructor-şef , funcţie pe care, mai înainte, o deţinuse Horia. Îl consulta, atunci când avea nedumeriri. Şi experienţa lui îşi spunea cuvântul. Dar au fost şi cazuri când îndrumarea a venit din cealaltă parte.

De câteva luni, o dată cu intrarea în vigoare a noului stat al Bazei 90 Transport Aerian, locotenent-comandorul Camelia Bugean a primit funcţia de comandant de escadrilă. Împlinire care nu i se pare de domeniul senzaţionalului. Crede că este normal. Doar a devenit ceva firesc să vezi o femeie în costum de zbor. Vine cu exemplele Lilianei Tănase, Cristinei Kelemen, al lui Gabi Sârbu şi ale celorlalte colege. Nu de mult a fost în Turcia, într-un schimb de experienţă la escadrila de căutare-salvare, la şcoala pentru elicoptere PUMA. A întâlnit şi acolo mai multe fete pilot. Unele zburau de peste cinci ani. Câteva erau supersoniste. Nu apucaseră să acceadă la o asemenea funcţie, dar, oricum, zburau în toate categoriile de aviaţie. Şi erau încântate, fericite când au văzut-o şi au auzit de calitatea ei.

Îi spun, la rându-mi, de o femeie pilot, tot pe elicoptere, comandant de escadrilă ca şi ea, din aviaţia S.U.A., care a luptat în războiul din Vietnam, întâlnită cu peste zece ani în urmă şi care a lăsat o impresie deosebită în ţara noastră. După cum a fost şi cea pe care a făcut-o ea recent unei înalte oficialităţi militare străine, căreia, împreună cu căpitanul Aurelian Badea, i-au prezentat elicopterul IAR-330 SOCAT.

Are 58 de oameni în subordine. 58 de bărbaţi. Consideră că a conduce nu înseamnă neapărat a pretinde subalternilor să ia poziţia drepţi şi să-ţi asculte comanda. Trebuie să-l faci pe om să înţeleagă şi zâmbindu-i, nu ridicând tonul la el. Punând accent pe comunicare. Să-ţi întemeiezi autoritatea mai întâi pe pregătirea profesională, pe un comportament deosebit, elevat, calitatea de femeie îndemnând la prudenţă, dar şi la încredere, la toleranţă uneori. Este un ritm alert, cu răspunderi mari, de care fiecare, pe treapta sa, trebuie să fie conştient. Nu mai este timp de pierdut la bârfe, noul sistem de pregătire implică o aplecare mai mult individuală asupra sarcinilor pe care le ai de îndeplinit. Dacă nu te ocupi tu, în primul rând, de pregătirea ta, nu te ambiţionezi, nu te mai trage nimeni după el. Să citeşti, să studiezi, să fii într-un continuu schimb de păreri cu ceilalţi. Acesta este algoritmul, tonusul pe care l-a văzut şi la alţii şi pe care vrea să-l imprime. Chiar dacă a venit, mai întâi, cu unele chestiuni de ordin administrativ, gospodăresc, a convins că ochiul de femeie îndreptat spre ordine, spre echilibru are alte sclipiri decât al unui bărbat.

Un comandant mai puţin formal. Asta îşi doreşte să fie locotenent-comandorul Camelia Bugean. Să conducă nu ca un bărbat, în forţă, ci cu diplomaţie, cu eleganţă, care – este convinsă – nu exclude fermitatea. Dacă eşti ferm şi comunici mesajul cum trebuie şi când trebuie, este suficient. Iar regulamentele îţi sunt la îndemână oricând. Lauda, ca şi mustrarea, poate fi transmisă, însă, şi printr-un zâmbet. Esenţial este să pătrundă în sufletul omului, să înţeleagă semnificaţia lui. Altfel nu-ţi atingi obiectivele în instruire, în educaţie, în formarea unui climat adecvat. Iar dacă nu le realizezi, în zadar ţii la metodele tale.

O provoc. Ştiu că are comandanţi de patrule foarte buni: căpitanii Aurelian Badea, Cristian Ciochină, Dan Stocheci. Cu o mare experienţă în exerciţii şi aplicaţii multinaţionale. Şi totuşi, ea trebuie să conducă, atunci când va fi cazul, escadrila în luptă.

Aveam în minte hotărârea comandantului de escadrilă pe care acesta trebuia s-o elaboreze în vederea ducerii acţiunilor de luptă, aşa cum o învăţasem cu 25 de ani în urmă în Academie. Camelia vine însă cu aspectele noi ale întrebuinţării elicopterelor în situaţii de criză, de luptă, fiecare teatru de operaţii are caracteristicile sale, tacticile se adaptează la tipul de conflict, deciziile se iau în alt mod, misiunile se primesc, de regulă, din alte conjuncturi decât cele clasice, multe sunt cu totul noi, iar ea poate recepţiona, ca oricare pilot, o misiune survenită chiar în timpul îndeplinirii unei alte hotărâri. Se cunoaşte că doar a venit din Academie, că şi-a însuşit proceduri NATO de planificare, de conducere, de execuţie.

Aproape săptămânal este angajată în patru starturi, unele mixte, de zi şi de noapte. Cu întreaga escadrilă. Îi aşteaptă sarcini şi misiuni complexe. În ţară şi peste hotare, pe care nu concepe să le finalizeze decât la nivelul cel mai bun.

Generalul-locotenent Gheorghe Catrina este încântat să-i prezinte omologului său slovac, generalul-maior ing. Josef Dunaj, pe singura femeie comandant de escadrilă din Forţele Aeriene Române, locotenent-comandorul Camelia Bugean

Comandor (r) PETRE BÂNĂ

SĂRBĂTOARE LA AEROSTAR BACĂU

30 de ani de la primul zbor al avionului IAR-93 – prototipul 001

S-au împlinit, în această toamnă, 30 de ani de la primul zbor al avionului de luptă IAR-93. Mai precis, de la primul zbor al prototipului 001 al aeronavei. Era 31 octombrie 1974. Avionul, realizat la Întreprinderea de Reparaţii Avioane Bacău, se afla în probe pe pista de decolare-aterizare. La comenzi – colonelul Gheorghe Stănică. Se încerca tot ceea ce se putea încerca în rulaj, pe pistă. În ziua aceea, Stănică ceruse în două rânduri să se facă diferite remedieri. A urmat un nou rulaj… şi avionul s-a ridicat în aer.

Colonelul Gheorghe Stănică şi avionul IAR-93, primul avion de luptă românesc echipat cu motor reactiv, intrau în istorie din văzduh, de la înălţimea unui zbor deschizător de mari orizonturi. O mare victorie, un adevărat triumf!

Trecuseră, de la luarea hotărârii de construire a unui avion românesc de luptă, patru ani şi nouă luni. Se încheiase cu succes un ciclu proiectare-construcţie parcurs contra cronometru. Urma o perioadă de graţie pentru industria aeronautică din România.

Povestea avionului este deosebit de interesantă, adesea foarte complicată, cu momente de suspans, cu desfăşurări dramatice, de mare tensiune.

Ideea construirii unui avion militar românesc a apărut pe fondul înfiinţării, în 1968, la Bucureşti, a Institutului de Cercetări şi Proiectări Aerospaţiale.

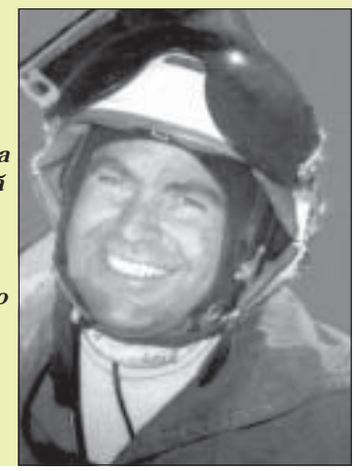
Câţiva specialişti de la Întreprinderea de Reparaţii Avioane Bacău au fost transferaţi la Institutul de Cercetări şi Proiectări Aerospaţiale. Theodor Zanfirescu, Carol Bencze, Dumitru Badea, Andrei Vasile şi Ionel Crăciun au fost pionierii activităţii de proiectare a aeronavei, ei fiind implicaţi şi în conducerea programului. De altfel, inginerul Zanfirescu a fost primul director de program. În fapt, proiectarea de detaliu a început în 1970. În mai 1971 s-a încheiat un acord pentru realizarea avionului în comun cu Iugoslavia, în cadrul unui program denumit YUROM. Potrivit înţelegerii, fiecare parte a început construirea prototipului monoloc în mai 1972.

Datorită experienţei dobândite în domeniu, a nivelului tehnic şi tehnologic deţinut, Întreprinderea de Reparaţii Avioane de la Bacău a fost desemnată să fabrice fuzelajul, trenul de aterizare, montajul general. Tot la Bacău urmau să aibă loc încercările la sol şi în zbor. La IRMA Băneasa (Romaero – de azi) s-a produs aripa, iar la ICA Ghimbav (Braşov) – suprafeţele de comandă. La Bacău s-au proiectat şi realizat, de asemenea, primele dispozitive de fabricaţie şi asamblare şi primele bancuri de probă pentru echipamente.

După eforturi sistematice, prototipul a fost gata. Zborul avionului a surprins pe toată lumea. Colonelul Stănică îşi asumase singur riscul primei desprinderi de sol a aeronavei. Acel prim zbor se petrecea în jurul orei 12 a zilei de 31 octombrie 1974. Avionul a evoluat cu viteze de până la 500 km pe oră şi până la înălţimea de 3.000 m.

În legătură cu această izbândă, AEROSTAR S.A. Bacău (noua denumire a Întreprinderii de Reparaţii Avioane) a marcat, recent, împlinirea a 30 de ani de la acel zbor. AEROSTAR, deschizător de drumuri în aeronautica românească, a făcut o adevărată sărbătoare pentru a evoca dăruirea şi elanul celor care au contribuit direct sau indirect la realizarea primului avion de luptă românesc de după război. Activitatea s-a organizat în acelaşi hangar în care, în urmă cu 30 de ani, era pregătit pentru zbor prototipul IAR-93 nr. 001. Au participat o bună parte dintre cei care au proiectat şi realizat avionul, precum şi invitaţi din Ministerul Apărării Naţionale sau Statul Major al Forţelor Aeriene. Au evocat momente importante din istoria aeronavei IAR-93 proiectanţi, fabricanţi şi beneficiari. A fost un moment fast, iniţiat şi susţinut de AEROSTAR, o adevărată sărbătoare a aeronauticii noastre naţionale, o întâmplare puţin romantică, în urma căreia mulţi şi-au pus întrebarea: "unde sunt zăpezile de altădată?!"

DUMITRU AMARIEI



Aeronava IAR-93 – prototipul 001, cea care a zburat pentru prima dată acum 30 de ani, şi colonelul Gheorghe Stănică, pilotul curajos, cutezător, care a ridicat-o atunci în aer

"Războinicul" IAR-93 – gata pentru plecarea în misiune

IAR-93 – numărul 112, "preparat" într-un mod extrem de reuşit pentru aniversare. 112 a fost plasat exact în hangarul în care prototipul 001 a fost pregătit pentru zborul din 31 octombrie 1974

❒ A fost lansat primul satelit artificial al Pământului: Sputnik-1.

❒ Câinele **Laika** a fost primul pasager al unui zbor spaţial, la bordul navetei Sputnik-2.

❒ A fost lansat primul satelit proiectat să funcţioneze cu energie solară: Vanguard-1.

❒ NASA a devenit operaţională şi a lansat prima sa navetă spaţială: **Pioneer-1.**

❒ Luna-1, de construcţie sovietică, a fost prima navetă care a "scăpat" câmpului gravitaţional al Pământului, înscriindu-se pe orbită în jurul Soarelui.

❒ Naveta **Luna-2** a ajuns pe Lună.

❒ Maiorul Iuri Gagarin a fost primul om care a călătorit în spaţiu, la bordul navetei spaţiale sovietice **Vostok-1.**

ISTORIE AEROSPAŢIALĂ

Sputnik-1

■ În 1885, Konstantin Tsiolkovsky a descris pentru întâia oară, în cartea sa – "Visurile Pământului şi ale Cerului" –, modul în care ar putea fi lansat un satelit artificial pe o orbită în jurul Terrei.

■ La 4 octombrie 1957, Uniunea Sovietică a plasat pe orbită primul satelit artificial al Pământului, Sputnik-1, deschizând astfel era spaţială. Misiunea a fost încununată de succes, satelitul transmiţând semnale radio către bază vreme de 3 săptămâni, până la epuizarea completă a bateriilor chimice instalate la bord, după care a căzut în atmosfera terestră şi s-a dezintegrat (4 ianuarie 1958).

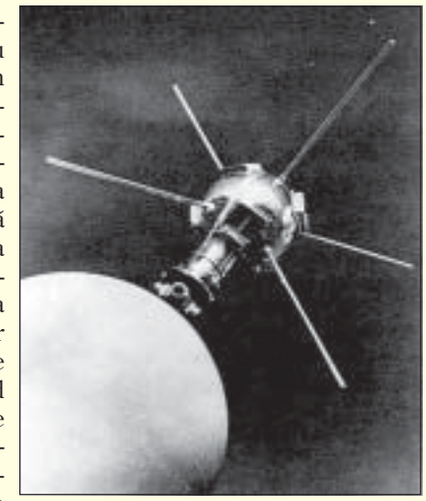
■ Cântărind 83,6 kg, satelitul se învârtea în jurul Pământului în circa 96 de minute, la o altitudine variind între 228 şi 947 km. Aparatul era compus dintr-o sferă de aluminiu cu diametrul de 58 cm, căreia îi fuseseră fixate două perechi de antene, lungi de 2,4 m, respectiv 2,9 m. Sfera era umplută cu azot şi conţinea bateriile chimice de alimentare.

■ După lansarea primului satelit artificial al Pământului, în cursa pentru cucerirea spaţiului cosmic s-au înscris şi Statele Unite ale Americii, unde s-a luat decizia politică de a se investi susţinut în dezvoltarea sectoarelor ştiinţific şi tehnologic. Câteva luni mai târziu avea să se înfiinţeze NASA (National Aeronautics and Space Administration – Administraţia Naţională Aeronautică şi Spaţială).

Vanguard-1

■ La 17 martie 1958, Statele Unite lansau, cu succes, satelitul Vanguard-1.

■ Proiectul Vanguard-1 a însemnat, în primul rând, testarea şi perfecţionarea unor tehnologii care aveau să fie utilizate în următoarele programe spaţiale americane. Spre exemplu, acest proiect a demonstrat faptul că celulele de captare a energiei solare asigurau alimentarea transmiţătoarelor radio vreme de câţiva ani. Utilizând această formă de energie, Vanguard-1 a reuşit să transmită semnale radio timp de 7 ani.



■ Deşi au existat comentarii maliţioase la adresa dimensiunii sale reduse şi a lipsei de la bord a unor instrumente ultrasofisticate, Vanguard-1 s-a dovedit a fi deosebit de folositor, contribuind la realizarea unor hărţi foarte exacte ale anumitor insule din Pacific, dar şi la formularea unor noi teorii referitoare la deriva continentelor şi extinderea suprafeţelor acoperite de ape.

Explorer

Sub această denumire este desemnată cea mai prestigioasă familie de sateliţi ştiinţifici americani. Explorer-1 a fost primul satelit lansat de S.U.A. la 31 ianuarie 1958 şi a furnizat remarcabile date ştiinţifice. Lui i se datorează, de exemplu, descoperirea centurilor de radiaţii care înconjură Pământul, numite "Centurile Van Allen". Seria inaugurată de Explorer-1 a continuat până în 1975, totalizând 55 de aparate, destinate cercetării geodezice, geofizice şi astronomice.

Au urmat numeroase alte variante de Explorer, ale căror misiuni au vizat măsurarea densităţii de electroni a inosferei, studierea relaţiei dintre fenomenele solare şi magnetosfera terestră, cercetarea radiaţiilor X, studierea surselor cereşti de radiaţii ultraviolete, precum şi a evoluţiei galaxiilor.

❒ N.A.S.A. a lansat primul satelit destinat comunicaţiilor, **Telstar-1,** care a permis transmiterea unor imagini, în direct, între S.U.A. şi Europa.

❒ **Valentina Tereshkova** a devenit prima femeie care a călătorit singură în spaţiu.

❒ Au fost transmise prin satelit primele emisiuni T.V. cu imagini color.

❒ **Geraldine "Jerrie" Mock** a fost prima femeie care a pilotat, în simplă comandă, un avion în jurul Pământului, realizând o serie de recorduri.

❒ **Alexei Leonov** a realizat prima "plimbare" spaţială.

❒ **Venera-3,** de construcţie sovietică, a fost prima navetă spaţială care a ajuns pe Venus.

ISTORIE AEROSPAŢIALĂ

Vostok-1

■ După o selecţie extrem de severă, Iuri Gagarin a fost desemnat drept primul cosmonaut care avea să piloteze o navetă spaţială.

■ În preziua lansării, oficialităţile sovietice au pregătit trei comunicate de presă: unul pentru eventualul succes al misiunii, iar celelalte două în cazul unui eşec.

■ Vostok-1 a fost lansată la 12 aprilie 1961. După 25 de minute de la lansare, naveta spaţială s-a încadrat pe orbită, în jurul Pământului.

■ La bordul navetei erau instalate echipamente radio şi T.V. în scopul urmăririi modului în care pilotul reacţionează în timpul zborului.

■ Zborul navetei a fost gestionat în întregime de pilotul automat.

Gagarin ar fi preluat comenzile navetei numai în caz de urgenţă.

■ Misiunea a fost un succes, Gagarin reintrând în atmosferă, la bordul modulului său, fără incidente.

Alexei Leonov

■ Deşi înzestrat cu calităţi artistice deosebite, Alexei Leonov a optat pentru o viaţă dedicată aviaţiei.

■ În 1959, a fost selectat între primii 20 de cosmonauţi ai Uniunii Sovietice.

■ La 18 martie 1965, a devenit primul cosmonaut care a făcut o "plimbare" în spaţiu. Misiunea a fost un succes, însă nu a decurs fără emoţii. Cel mai tensionat moment a fost atunci când Leonov a descoperit că rigiditatea costumului special construit pentru a supravieţui în afara capsulei spaţiale nu îi permitea să se întoarcă în interiorul acesteia. A reuşit să intre în capsulă abia după ce a eliberat aerul din combinezonul său gonflabil.

■ Leonov urma să fie comandantul primei misiuni lunare sovietice. Aceasta a fost însă anulată când misiunea americană Apollo 11 a fost încununată de succes, în 1969.

■ Leonov a făcut echipă cu Valery Kubasov, în 1975, în prima misiune de conectare în spaţiu a două navete spaţiale (proiectul Apollo–Soyuz).

Pagini realizate de locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

The Spirit of Colombus

■ Când Geraldine "Jerrie" Mock s-a plâns soţului ei că slujba sa, de manager al Aeroportului Colombus, din Ohio, este plictisitoare, acesta i-a replicat: "Dacă vrei ceva mai puţin plictisitor, încearcă să zbori în jurul Lumii".

■ Doi ani mai târziu, la 19 martie 1964, "Jerrie" Mock decola de pe Aeroportul Colombus, la bordul avionului său, model Cessna 180, pe care l-a botezat "The Spirit of Colombus".

■ În zborul său în jurul Lumii, Jerrie Mock a parcurs 22.858 de mile în 30 de zile, timpul efectiv de zbor fiind de 158 de ore.

■ Cu prilejul acestui zbor, "Jerrie" Mock a realizat o serie de recorduri: prima femeie care a zburat în simplă comandă în jurul Lumii; prima femeie care a zburat peste Pacific într-un avion cu un singur motor; prima femeie care a zburat atât peste Atlantic, cât şi peste Pacific.

ARTILERIA ANTIAERIANĂ ROMÂNĂ ÎN TIMPUL CELEI DE-A DOUA CONFLAGRAŢII MONDIALE

Premise ale campaniei militare din anul 1942

Campania militară din 1942 a presupus pentru artileria antiaeriană română mari încercări în focul luptelor ce au avut loc cu aviaţia inamică, îndeosebi în apărarea antiaeriană a trupelor terestre, care au acţionat în bătăliile de la Cotul Donului şi din Stepa Calmucă, din Caucaz şi Crimeea. Totodată, acţiunile unităţilor de artilerie antiaeriană dispuse la obiectivele din Transnistria, de la Odessa, Oceacov, Tiraspol, Tighina, dar şi la cele de pe teritoriul naţional în apărarea punctelor şi centrelor sensibile, precum Bucureşti, Cernavodă-Constanţa, Braşov şi, mai târziu Ploieşti, au dovedit vigilenţa şi gradul lor înalt de pregătire.

Capacitatea de luptă a unităţilor de artilerie antiaeriană a fost, în cursul anului 1942, în creştere, în special prin numărul bateriilor de tunuri intrate în dotare şi devenite operative. Sursa de înzestrare au constituit-o atât producţia internă, cât şi materialul livrat de germani. Acesta din urmă a fost asigurat în baza protocolului încheiat la 30 ianuarie 1942, între Misiunea Militară Germană şi Comandamentul Apărării Antiaeriene, şi prevedea modul de predare-primire a materialului de artilerie antiaeriană german dispus în apărarea Ploieştiului şi zonei petrolifere, respectiv: 18 baterii de 88 mm, 12 baterii de 20 mm, 3 baterii de proiectoare, 3 companii baloane de protecţie şi reţeaua de transmisiuni. Cu acest material vor fi constituite două regimente, organizate pe divizioane.

Prin acelaşi document s-a stabilit instruirea în Germania a unui stat major de legătură, a unui număr de comandanţi de divizioane şi adjutanţi de divizioane (câte 6), un număr de 18 comandanţi de baterii grele (88 mm) şi câteva cadre pentru şcoala de kinoteodolite (aparatură din dotarea unei subunităţi – secţie de verificare prin fotografiere a loviturilor din aer, pentru măsurarea abaterilor faţă de ţintă, la tragerile de antrenament).

Totodată, la Târgşor, s-au organizat Şcoala de comandanţi pentru baterii uşoare, pentru şefii de aparate centrale simplificate, Şcoala de altitelemetre şi telemetrie, pentru aparatele de ascultare, precum şi Şcoala de armătură.

Un alt moment important pentru artileria antiaeriană română l-a constituit, în cursul anului 1942, Ordinul Statului Major al Aerului nr. 6020 din 17 iunie 1942, prin care s-au înfiinţat Regimentele 7, 8 şi 9 artilerie antiaeriană. Tot în cursul anului 1942, au devenit operative încă 4 baterii de proiectoare, 3 companii de baloane protecţie şi 3 baterii Oerlikon.

De asemenea, forţa combativă a regimentelor de artilerie antiaeriană a crescut prin intrarea în înzestrare, din producţia internă de armament, a 11 baterii de 75 mm Vickers dotate cu aparate centrale de tragere Bungescu, precum şi a 7 baterii de 37 mm Rhm, toate fabricate la Uzinele Astra-Braşov, Arad, Cugir etc.

Din punct de vedere organizatoric, sunt de subliniat două momente importante, astfel: la 2 aprilie 1942, Comandamentul Apărării Antiaeriene Bucureşti (înfiinţat la 1 iulie 1941) şi-a schimbat denumirea în Comandamentul Artileriei Antiaeriene Bucureşti, iar la 24 martie 1942, a luat fiinţă Comandamentul Artileriei Antiaeriene Ploieşti.

Începând cu data de 1 august 1942, denumirea unităţilor şi subunităţilor de artilerie antiaeriană s-a modificat, grupările numindu-se regimente, iar grupurile, divizioane de artilerie antiaeriană.

De remarcat şi faptul că, la 1 octombrie 1942, ca urmare a încălcării de către aviaţia maghiară a spaţiului aerian românesc, din ordinul mareşalului Ion Antonescu, a luat fiinţă "Gruparea de artilerie antiaeriană Ardealul", în compunerea Brigăzii 1 Artilerie Antiaeriană. Aceasta avea misiunea de a asigura apărarea antiaeriană a centrelor şi punctelor sensibile de la Braşov, Tohan, Făgăraş şi Reşiţa.

În perioada august 1942 - decembrie 1942, artileria antiaeriană română a participat cu un număr apreciabil de unităţi şi subunităţi la campania dusă de Armatele 3 şi 4 la Cotul Donului şi în Stepa Calmucă. Misiunea lor consta în apărarea antiaeriană a marilor unităţi, precum şi a altor obiective importante din compunerea celor două armate, a aerodromurilor aviaţiei române şi germane, a unor puncte obligate de trecere vizate de inamic, îndeosebi poduri şi localităţi, dar şi depozite de muniţii, formaţiuni de servicii şi altele. Instalat la Rostov încă din septembrie 1942, Marele Cartier General român, condus de generalul Ilie Şteflea, constituia, de asemenea, un obiectiv important de apărat antiaerian.

Tun antiaerian Vickers folosit de artileria antiaeriană română pe frontul de Est

La 1 octombrie 1942, în compunerea unităţilor de artilerie antiaeriană de la Cotul Donului şi din Stepa Calmucă, existau 32 de baterii (calibru 20-75 mm), constituite în 6 divizioane de artilerie antiaeriană dotate cu mijloace auto de tracţiune cu un grad sporit de mobilitate, corespunzător cerinţelor de luptă.

Încă din luna august 1942, se declanşaseră operaţiunile de concentrare, completare şi deplasare spre viitorul raion al acţiunilor de luptă a marilor unităţi de infanterie, precum şi a unităţilor de artilerie antiaeriană destinate misiunilor din cadrul "Bătăliei Stalingradului".

Elevi la Şcoala de Ofiţeri de Artilerie Antiaeriană în anul 1942

Acţiunile Artileriei Antiaeriene pe timpul ducerii operaţiei de apărare în Cotul Donului şi Stepa Calmucă

În primele patru zile de ofensivă, trupele sovietice nu au beneficiat de sprijinul masiv al aviaţiei din cauza ceţii, care atenua foarte mult vizibilitatea, dar şi a timpului redus de lumină al zilelor, ce se scurtau tot mai mult. Ca urmare, în perioada 19-25 noiembrie 1942, acţiunile de luptă ale bateriilor şi divizioanelor de artilerie antiaeriană au fost caracterizate, în principal, prin ducerea luptelor terestre în apărare, protecţia marilor unităţi în timpul luptei pe poziţia principală, precum şi în luptele duse de acestea în încercuire şi pentru ieşirea din încercuire.

Spre deosebire de Divizionul 1 Artilerie Antiaeriană independent, care a acţionat în fâşia Armatei 3, pe un front foarte larg, şi a dus lupte în apărare pe mai multe direcţii, Divizionul 14 Artilerie Antiaeriană mobil independent, dislocat în fâşia Armatei 4, a dus acţiunile de luptă în lungul căii ferate Proletarskaia-Kotelnicovo, şi reuşind astfel să-şi păstreze capacitatea de luptă înregistrând pierderi mai mici.

Ultima decadă a lunii decembrie 1942 a găsit Divizioanele 1 şi 14 Artilerie Antiaeriană în dispozitiv. Datorită îmbunătăţirii vremii, aviaţia sovietică şi-a reluat atacurile, care s-au desfăşurat cu o intensitate mai mare asupra marilor unităţi române în retragere, dar şi pentru lovirea bateriilor de artilerie în poziţie de tragere sau în marş, a punctelor obligate de trecere şi, mai ales, a celor două mari centre sensibile importante: Moruzovskaia (unde se aflau postul de comandă al Armatei 3, aerodromuri, baze) şi Tacinskaia (aerodromuri şi baze de aprovizionare). Regimentul 4 Artilerie Antiaeriană a respins cu succes, prin trageri antiaeriene precise şi oportune, aceste atacuri.

În fâşia Armatei 4, aviaţia inamică a lovit îndeosebi trupele în retragere, dar şi gările, aerodromurile şi posturile de comandă de la Remontnaia, unde bateriile 21 şi 134 Rhm au doborât 2 avioane PE-2.

În primele zile ale lui decembrie 1942, 6 avioane au fost doborâte, victoriile fiind omologate de comandamentul aero al Armatei 3 şi de către Brigada 4 Artilerie Antiaeriană.

Un exemplu de concentrare eficace a focului artileriei antiaeriene asupra atacurilor masive ale aviației inamice s-a înregistrat în ziua de 8 decembrie, la Moruzovskaia, când au fost doborâte 16 avioane care atacau de la 300 la 3.000 metri înălțime.

Cu toate aceste eforturi, în zilele de 23 și 24 decembrie 1942, infanteria și tancurile rusești au atacat nemijlocit bateriile de artilerie antiaeriană aflate în dispozitiv de luptă pentru protecția aerodromului Moruzovskaia. Astfel, Bateria 142 din Divizionul 17 Artilerie Antiaeriană a fost nevoită să se retragă după ce a respins blindatele ajunse în raionul poziției de tragere, prin trageri directe. În continuare, împreună cu Bateria 27 Vickers din același divizion, a reușit prin sprijin de foc reciproc și în urma luptelor terestre sângeroase duse efectiv în prima linie, fără infanterie în față, să se sustragă de la zdrobirea lor de către inamic.

Retragerea unităților Regimentului 4 Artilerie Antiaeriană de la Moruzovskaia și Tacinskaia a avut loc în condiții deosebit de grele, într-o dispută extrem de aprinsă cu germanii, care se opuneau prin cele mai violente mijloace, în timp ce comandanții români căutau să salveze unitățile de la un dezastru total.

În Jurnalul de operații al Regimentului 4 Artilerie Antiaeriană sunt consemnate aspecte privind greutățile marșurilor, precum și relațiile cu germanii: "Seara se lasă un frig năprasnic de –35° C, însoțit de un crivăț furios. Toată lumea este udă... totul pe oameni este înghețat; hainele pârâie, iar bocancii sau cizmele sunt ca de sticlă... La mizeriile vremii, se adaugă mizeriile aliaților germani, care nu concep ca românii să treacă înaintea unei mașini de-a lor. Astfel, stau în bătaia crivățului și sub colții gerului aproape polar degeaba, toată noaptea înghesuiți în mașini: a fost o noapte groaznică, în care mulți au avut viziunea morții prin îngheț ".

Trupe române în fața Odessei

Pierderi provocate aviației inamice și pierderile proprii

Pierderile provocate aviației sovietice de unitățile și subunitățile de artilerie antiaeriană în perioada septembrie 1942 – ianuarie 1943 în Stepa Calmucă, la Tacinskaia, care au doborât 65 avioane prin Divizioanele 4 și 17 Artilerie Antiaeriană. Aceste două localități, unde se găseau aglomerate numeroase depozite, aerodromuri, stații de cale ferată principale, posturi de comandă, inclusiv postul de comandă al Armatei 3, au fost violent bombardate, cu o frecvență și cu formații mari, aproape zi de zi. La această armată au fost obținute și cele 14 victorii ale Divizionului 1 Artilerie Antiaeriană mobil independent, care, cu cele opt baterii, a acționat pe un front foarte larg, ceea ce nu i-a permis concentrarea focului mai multor subunități pe același obiectiv și, prin urmare, sporirea eficacității tragerilor. În schimb, acest divizion a contracarat cu succes carele de luptă inamice, îndeosebi după data de 19 noiembrie 1942, adică după declanșarea ofensivei sovietice. Cele 14 avioane au fost doborâte la Gromki, Perelazovski, Kletskaia și Rospopinskaia. În Caucaz, subunitățile de artilerie antiaeriană au doborât 38 de avioane, cele mai multe în Peninsula Taman (27 avioane), evidențiindu-se Bateria 234 mitraliere (locotenent Gheorghe Cotal, sublocotenent Mircea Glodeanu).

Pierderile artileriei antiaeriene române, potrivit datelor din jurnalele de operații, au fost: bateriile 118 și 120 Rhm, o dată cu Divizia 15 Infanterie (general Sion) la Malaia Donscinskaia; bateriile 2 Vickers și 102 Rhm, rămase în cercul de la Stalingrad (în gruparea general Paulus), precum și piese din diferite alte subunități, care s-au aflat în situații limită; în total, pierderile au fost evaluate la 10 piese de 75 Vickers și în jur de 30 piese calibru 37 mm. Așadar, un total de circa 40 piese, care, raportate la cele circa 250 piese existente pe frontul din Est, reprezentau 16 la sută. A rezultat că cele mai multe tunuri au fost pierdute în timpul luptelor terestre, îndeosebi datorită deselor situații de criză, când subunitățile de artilerie antiaeriană au luptat contra blindatelor inamice.

Privind pierderile în personal, s-a apreciat că acestea s-au ridicat la circa 800 ofițeri, subofițeri și trupă (4 baterii x 160 = 640 oameni, plus din Bateria de pândă radio circa 150 oameni, precum și din alte subunități), ceea ce, raportat la efectivele totale ale Brigăzii 4 Artilerie Antiaeriană, reprezentau circa 14–15 la sută.

Câteva considerații se impun și în privința modului în care s-a realizat asigurarea tehnico-materială a unităților și subunităților de artilerie antiaeriană.

Astfel, din punct de vedere al tehnicii auto, dotarea artileriei antiaeriene cu tractoare tip Henschel sau Ford Marmon a fost corespunzătoare. Mașinile bine verificate și pregătite, încă din vara anului 1942, au funcționat în bune condiții și au fost în multe situații factorul salvator al efectivelor.

S-a reușit, de asemenea, o bună asigurare a tehnicii cu piese de schimb, precum și cu diverse accesorii. Remarcabile au fost pregătirea și calitatea meseriașilor: șoferi și maiștri auto, care s-au dovedit pricepuți, harnici și cu grijă exemplară față de mașini. În baterii a existat și câte un atelier mic, "Hahn și Colb", de o mare utilitate.

Privind tehnica de artilerie antiaeriană, aceasta, cu mici excepții, a funcționat ireproșabil, deși a fost supusă unor încercări deosebite. Au mai pus unele probleme ochiurile de împerechere la materialul de 37 și 75 mm, care uneori s-au rupt din cauza suprasolicitării la viraje, marșarier, șosele denivelate, gropi, șanțuri etc. S-a intervenit, însă, imediat cu sudură de la micul atelier și deranjamentele apărute s-au remediat. De mare utilitate s-au dovedit carele de baterii dotate cu piese de rezervă (percutoare, cremaliere, pârghii, arcuri etc.), care puteau fi repede folosite pentru înlocuirea celor care se rupeau sau cedau. De asemenea, deosebit de utile au fost țevile de schimb, la materialul de 37 mm și tuburile amovibile, la materialul de 75 mm.

Promptitudinea intervențiilor a fost asigurată și prin faptul că în raionul dispozitivului de luptă, la Rostov sau Moruzovskaia, au fost aduși specialiști de la fabrica "Astra" Brașov, maiștri cu mare experiență, care au avut intervenții foarte eficiente.

Servanții unui proiector antiaerian românesc, aflați pe poziții

Mitralieră antiaeriană capturată de la sovietici și întoarsă împotriva lor

Asigurarea cu muniții a funcționat în bune condiții. Existența coloanelor de transport și sistemul extrem de simplu de primire-predare (prin recipisier de primire și, respectiv, de predare) facilitau fluxul permanent de aprovizionare. Remarcabil a fost efortul șefilor de coloane de transport muniții (exemplu: maistrul Dumitru Basno). Toate acestea au confirmat justețea măsurii luate de Comandamentul Apărării Antiaeriene de organizare pe front a unor depozite de muniție.

Dar luptele nu se încheiaseră. Au urmat alte și alte bătălii, alte și alte confruntări dure cu inamicul pe întregul parcurs al anului 1943.

(va urma)

Cotul Donului și în Caucaz pot fi apreciate după rezultatele omologate și după datele înscrise în jurnalele de operații ale Comandamentului Apărării Antiaeriene, dar, mai ales, în jurnalele regimentelor de artilerie antiaeriană și ale Brigăzii 4 Artilerie Antiaeriană.

În fâșia Armatei 3, pierderile aviației inamice au fost cele mai mari, adică cele mai multe victorii antiaeriene au reușit unitățile de la Moruzovskaia și

Locotenent MIRCEA BARAC

Bibliografie:
General de corp de armată (r.) Vasile Bărboi, general de brigadă (r.) Titus Popescu, general de brigadă (r.) Eugen Teodorescu, locotenent-colonel Visarion Neagoe, "Istoria Artileriei și Rachetelor Antiaeriene Române".

Nota autorului:
Fotografiile au fost asigurate de Muzeul Militar Național

CE-I DE FĂCUT?

Există răspunsuri 100% corecte? Cu siguranţă! În matematică, în fizică... Din păcate, nu şi în management.

Este firesc să fie aşa, atâta timp cât managerii lucrează cu oameni, iar oamenii se schimbă permanent. La fel şi standardele, concurenţa, împrejurările, condiţiile financiare...

Aşadar, dacă ar fi să descriem matematic o decizie managerială, am genera probabil o ecuaţie cu multe, foarte multe variabile. De aici şi doza de nesiguranţă asociată acestor decizii.

Un bun manager face tot ceea ce-i stă în putinţă pentru a elimina nesiguranţa din ecuaţie, însă, perfect conştient de faptul că nu toate incertitudinile şi riscurile vor dispărea, nu ezită să ia o decizie în condiţii de ambiguitate ori de câte ori situaţia o cere.

Elaborarea deciziei este un proces activ, care implică alegerea dintre mai multe variante a celei mai potrivite. Pentru a lua o decizie bună nu trebuie decât să analizezi cu atenţie opţiunile pe care le ai la dispoziţie pentru îmbunătăţirea situaţiei şi să te consulţi cu cei pe care respectiva decizie îi va afecta în mod direct.

Deciziile logice sunt potrivite atunci când avem la dispoziţie majoritatea informaţiilor necesare. Acestea au avantajul de a fi mai uşor acceptate de cei din jur.

Pentru a lua o decizie logică trebuie să:

– identifici punctele tari ale fiecărei opţiuni;

– ierarhizezi punctele tari, în funcţie de contribuţia pe care consideri că o vor avea la îmbunătăţirea situaţiei;

– ordonezi opţiunile, ţinând cont de punctele lor tari;

– selectezi primele 3 cele mai bune opţiuni;

– alegi cea mai bună opţiune, pe criteriul eficienţei.

Deciziile intuitive sunt potrivite atunci când nu avem la dispoziţie suficiente informaţii. Utilizarea lor este absolut necesară atunci când:

- există un grad mare de incertitudine;
- precedentele sunt limitate şi nu indică un mod clar de acţiune;
- există un număr de opţiuni cu şanse egale de reuşită.

De reţinut! Oricât de potrivită ar fi o decizie intuitivă, este indicat să o "echipezi" într-o ţinută logică. În felul acesta, vei putea fi sigur că oamenii nu îţi vor pune la îndoială alegerea.

Un manager nu va fi niciodată absolut sigur că o anumită decizie va rezolva integral problema. În schimb, acesta are permanent posibilitatea de a cântări riscurile, reflectând nu doar asupra şanselor deciziei de a fi implementată cu succes, ci şi asupra lucrurilor care ar putea merge prost. În felul acesta, va stăpâni întotdeauna situaţia, neputând fi luat prin surprindere.

După ce ai luat o decizie, înainte de a trece la acţiune, este bine să o mai treci o dată prin filtrul gândirii. Chiar dacă eşti sigur că soluţia va rezolva problema, verifică dacă nu cumva decizia va genera, la rândul ei, o altă problemă. În felul acesta, vei câştiga mai multă încredere în hotărârea pe care ai adoptat-o şi vei fi plin de energie atunci când o vei transmite celorlalţi.

De fiecare dată când implementezi o decizie, urmăreşte-i cu atenţie efectele. Dacă lucrurile merg bine, bucură-te, dar nu lăsa succesul să te ameţească! Cu siguranţă vor urma şi alte decizii care nu vor avea acelaşi succes. Nu dispera! Aşa-i în management...

Oricine a pornit pe calea descoperirii de sine ştie că s-a angajat pe un drum foarte lung, care nu se sfârşeşte, probabil, niciodată. E foarte greu să-i conduceţi pe alţii dacă nu aveţi măcar un nivel rezonabil de înţelegere a propriei personalităţi.

Aveţi acces la Internet? Profitaţi!

www.psihoteste.ro, secţiunea CARIERA:

- ❒ **Eşti o persoană îndrăzneaţă?**
- ❒ **Iei deciziile cu precauţie?**
- ❒ **Te bazezi pe instinct?**

Exerciţiul de încălzire

O femeie însărcinată
are deja 8 copii.
Trei dintre ei sunt surzi,
doi sunt orbi
şi unul este dezechilibrat mental.
Ai sfătui-o să facă un avort?

R: Dacă ai răspuns afirmativ, tocmai l-ai omorât pe...
Beethoven!

Am analizat riscurile pe care le implică această decizie?

Adesea îi încurajez
pe oameni
să acţioneze
mai repede,
chiar dacă aceasta
înseamnă un produs iniţial
imperfect. Costul
încercărilor
de a evita greşelile
este imens!

Jeff Bezos

Înţeleg că uneori deciziile intuitive sunt mai potrivite?

Decizia mea previne reapariţia problemei?

Cel mai crâncen război
este cel
dintre oamenii
care încearcă
să facă ceva
şi oamenii
care încearcă
să-i împiedice
să facă ceva greşit.

Bill Creech

Nu există răspuns
corect.
Fă ceva!
Fă orice!
Acum!

Tom Peters

A EVALUA = a analiza şansele unui posibil curs de acţiune;
A CONSULTA = a solicita sfatul sau opinia altora;
A TERGIVERSA = a întârzia luarea unei decizii;
DECIZIE INTUITIVĂ = decizie luată pe baza unui presentiment, a instinctului;
DECIZIE LOGICĂ = decizie luată pe baza raţionamentului.

Sunt conştient că rezolvarea fiecărei probleme îmi furnizează o experienţă preţioasă?

Orice soluţie generează noi probleme.

Murphy

Dacă aştepţi ca situaţia să evolueze, îţi poţi cristaliza gândurile. Dar aşteptând prea mult, le vei fosiliza!

Kate Keenan

Încerc să fiu creativ şi să generez cât mai multe idei?

Învaţă să nu fii foarte precaut!

Diane Arbus

Prefer să regret lucrurile pe care le-am făcut, decât pe cele pe care nu le-am făcut.

Lucille Ball

Decizia mea este logică sau intuitivă?

Cele mai multe predicţii ale minţii umane au la bază gândirea liniară. De aceea sunt supuse eşecului.

Vinod Khosla

M-am consultat cu cei pe care decizia mea îi va afecta direct?

CONCURS

Eşti în top, deci exişti!

Julie ALLRIGHT era un excelent contabil. Rezultatele obţinute în cei patru ani de activitate în cadrul companiei au promovat-o în rândurile conducerii.

Numirea în noua funcţie i-a adus, pe lângă bucuria succesului, o stare de anxietate pe care nu o cunoscuse până atunci.

Pentru că lucrase într-un domeniu tehnic, Julie se obişnuise cu iluzia că există întotdeauna răspunsuri corecte. Ca manager, era obsedată de detalii, pretinzând oamenilor să facă lucrurile "aşa cum trebuie" şi ameninţând cu concedierea în stânga şi-n dreapta ori de câte ori apăreau întârzieri în finalizarea unor proiecte. Productivitatea compartimentului scădea de la o lună la alta, iar Julie nu înţelegea care era cauza. Într-un târziu, şi-a luat inima în dinţi şi a solicitat ajutorul şefului ei. Acesta a sfătuit-o să îşi revizuiască atitudinea ameninţătoare.

PREMII, FAIMĂ, RECUNOAŞTERE!

Aşteptăm răspunsurile dumneavoastră pe adresa redacţiei, telefonic sau prin e-mail. Datele de contact le găsiţi în caseta redacţională, la pagina 2 a fiecărei ediţii a revistei ***"CER SENIN"***.

Sunteţi talentat şi nu luaţi nici măcar salariu de merit? Dovediţi-o! Intraţi în TOP 10 MANAGEMENT!

Locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

■ Achiziţionarea celor 34 de avioane Boeing F/A-18 Hornet, aflate în înzestrarea Forţelor Aeriene ale Elveţiei, s-a putut face numai în urma desfăşurării unui referendum naţional, în care populaţia şi-a dat acordul în acest sens.

■ Relieful Elveţiei, predominant muntos, solicită din plin profesionalismul piloţilor, dar oferă şi o serie de avantaje. Astfel, avioanele militare ar putea evolua, teoretic, fără un sistem de avertizare la bord întrucât este aproape imposibil să determini locul, timpul şi direcţia de zbor într-o asemenea zonă, în care radarele aflate la sol cu greu pot descoperi ţintele ce evoluează la joasă altitudine.

■ "Patrouille Suisse" este formaţia de acrobaţie aeriană a Forţelor Aeriene ale Elveţiei. A fost înfiinţată în urmă cu 40 de ani şi utiliza avioane de tipul Hawker Hunter. În prezent, "Patrouille Suisse" utilizează şase avioane de tipul Northrop F-5E.

Forţele Aeriene ale Elveţiei

■ Pentru Forţele Aeriene ale Elveţiei conceptul de menţinere a securităţii conţine o componentă specială. Astfel, militarii sunt instruiţi pentru a interveni în zone calamitate de dezastre naturale sau ca rezultat al activităţii umane. Totodată, ei sunt capabili să intervină în zone afectate de avalanşele de zăpadă sau de incendii, utilizând echipament specializat.

■ Spaţiul aerian elveţian reprezintă elementul central al traficului aerian european. Ca urmare, culoarele aeriene elveţiene sunt foarte intens folosite. Spaţiul aerian elveţian este atractiv şi datorită costului scăzut de utilizare. Astfel, utilizând spaţiul aerian elveţian pentru executarea misiunilor din Balcani, trupele IFOR/SFOR au economisit 100 de milioane de franci elveţieni.

GLOSAR DE TERMENI ŞI DEFINIŢII ◆ GLOSAR DE TERMENI ŞI DEFINIŢII

ieşire avion – în operaţii aeriene, zborul operaţional executat de către un avion.

indicator de poziţie – instrument care prezintă poziţia aeronavei pe baza informaţiilor provenite de la o sursă de la bord sau de la alte surse.

indicator al poziţiei faţă de sol – instrument care determină şi afişează automat poziţia aeronavei faţă de sol.

infrastructură – un termen atribuit în general tuturor construcţiilor, instalaţiilor sau mijloacelor fixe şi permanente folosite pentru sprijinul, comanda şi controlul forţelor armate.

interarme – calificativ întrebuinţat pentru a descrie activităţile, operaţiunile, organismele la care participă mai multe elemente din cel puţin două arme.

interceptare aeriană – operaţie în care una sau mai multe aeronave stabilesc un contact vizual sau radioelectronic cu una sau mai multe aeronave.

interceptor – avion de vânătoare conceput pentru interceptare aeriană. *Denumit şi "avion de vânătoare-interceptare" sau "vânător".*

interoperabilitate – capacitatea forţelor Alianţei şi (când sunt alocate) a forţelor ţărilor partenere sau a altor naţiuni de a se antrena, de a executa exerciţii şi operaţiuni în comun în vederea îndeplinirii de misiuni şi sarcini corespunzătoare scopului pentru care au fost create.

sortie – in air operations, an operational flight by one aircraft.

attitude indicator – an instrument which displays the attitude of the aircraft by reference to sources of information which may be contained within the instrument or be external to it.

ground position indicator – an instrument which determines and displays automatically the ground position of an aircraft.

infrastructure – a term generally applicable for all fixed and permanent installations, fabrications, or facilities for the support and control of military forces.

joint – adjective used to describe activities, operations and organisations in which elements of at least two services participate.

air interception – an operation by which aircraft effect visual or electronic contact with other aircraft.

interceptor – a manned aircraft utilized for identification and/or engagement of airborne objects. *Also called "fighter interceptor". See also fighter.*

interoperability – the ability of Alliance forces and (when appropriate) forces of Partner and other nations to train, exercise and operate effectively together in the execution of assigned missions and tasks.

sortie – en opérations aériennes, vol opérationnel effectué par un aéronef.

indicateur d'assiette – instrument qui présente l'assiette de l'aéronef grâce □ des informations provenant de l'instrument m□me ou d'autres sources.

indicateur de position-sol – instrument qui détermine et affiche automatiquement la position sol d'un aéronef.

infrastructure – terme utilisé par l'OTAN et généralement appliqué □ toutes les installations, moyens ou facilités fixes et permanents utilisés pour l'appui et le contrôle de forces militaires.

interarmées – qualifiificatif employé pour décrire des activités, opérations et organisations, auxquelles participent des éléments d'au moins deux armées.

interception aérienne – opération par laquelle un (ou des) aéronef(s) établit (ou établissent) un contact visuel ou électronique avec un (ou plusieurs) autre(s) aéronef(s).

intercepteur – avion de chasse piloté conçu pour l'interception aérienne. *Aussi appelé "chasseur d'interception". Voir aussi chasseur.*

interopérabilité – aptitude des forces de l'Alliance et, lorsqu'il y a lieu, de forces des pays partenaires et autres □s'entraîner, □s'exercer et □ opérer efficacement ensemble en vue d'exécuter les missions et les tâches qui leur sont confiées.

◆ GLOSAR DE TERMENI ŞI DEFINIŢII ◆

CRISTINA GHENUŢĂ
locotenent-colonel ŞTEFAN BURCĂ

O RESTITUIRE NECESARĂ

La 1 februarie 1935 apărea, în condiții grafice excelente, primul număr al revistei "LUMEA MILITARĂ ILUSTRATĂ", organ al "Asociației Scriitorilor și Autorilor Militari Români", publicație "de știință generală și militară, educație națională, istorie, literatură, artă și informațiuni", în paginile căreia au semnat oameni de seamă ai culturii și literaturii românești – Sadoveanu, Arghezi, Victor Eftimiu, Mihai Beniuc, Nicolae Tăutu.

La aproape șapte decenii de atunci, Societatea Scriitorilor Militari și Direcția Administrativă și Servicii din Ministerul Apărării Naționale reînnoadă tradiția și lansează pe piață revista "LUMEA MILITARĂ", un "magazin trimestrial" în 64 de pagini, cu un conținut dens, elevat, interesant, cu o grafică modernă și o ilustrație full colour de excelentă calitate.

Directorul revistei, istoricul Adrian Pandea, directorul Editurii Militare,

redactorul-șef, poetul Liviu Vișan, și cei cinci redactori de marcă (Cristian Cârlan, George Mihalcea, Gelaledin Nezir, Radu Voinescu și Vladimir Zodian), împreună cu mulți colaboratori cu nume sonore în publicistica românească au realizat un prim număr echilibrat și divers, consistent în problematică și bogat în informații.

Salutăm cu satisfacție, bucurie și căldură apariția revistei "LUMEA MILITARĂ" și-i dorim să rămână mereu lângă sufletele noastre, oșteni de-o viață ai României, și să-și urmeze traiectul ales, devenind, așa cum îi urează ministrul apărării naționale, domnul Ioan Mircea Pașcu, "o publicație deschisă, un mijloc de dialog și de reflecție, un for prin intermediul căruia cultura militară românească să-și exprime identitatea în sistemul valorilor occidentale". **(N.R.)**

Lansarea acestei lucrări a avut loc în cadrul festivităților prilejuite de conferirea de către președintele României, domnul Ion Iliescu, a Ordinului "Meritul Cultural" în grad de Comandor, Categoria F – Promovarea Culturii, Cercului Militar Național și a aceleiași distincții, dar în grad de Cavaler, directorului instituției, colonelul Anton Iancu.

Autorul, colonelul dr. Petre Otu, cunoscut istoric și cercetător militar, a reușit să elaboreze o istorie veridică, de o mare acuratețe științifică, obiectivă a acestei bijuterii arhitectonice, o adevărată podoabă a Capitalei, care este Palatul Cercului Militar Național.

Încredințarea unei asemenea misiuni unui specialist de primă mărime al istoriei militare a poporului român și a armatei sale, s-a dovedit inspirată și benefică. Distinsul nostru coleg de spirit, având atu-ul unei cunoașteri profunde a organismului militar și harul scriiturii directe, la obiect, realizează, în paralel cu tabloul construirii edificiului și definirii culturale a instituției căreia îi era destinat, și sinteze ale momentelor importante, marcante, din istoria politico-militară a țării. Autorul se oprește adesea și asupra personalităților care și-au legat, într-un fel sau altul, viața și activitatea de Palatul însuși, dar și de instituție. Prilej pentru cititor de a-și confrunta cunoștințele de cultură generală, dar și de a afla multe lucruri, fapte și date inedite despre regi, regine, oameni politici, de stat, oficialități militare ale vremii.

Colonelul dr. Petre Otu, temeinic și riguros cum îl știm, alcătuiește, adesea și cu amănunte picante, epopeea, în fapt, de peste 30 de ani a procesului anevoios de construire a Palatului, ca și a evenimentelor ce au urmat, ținându-ne mereu, la zi, cu demersurile, activitățile în plan național, internațional-științifice, culturale, militare, politice, mondene chiar, desfășurate sub cupola emblematicei construcții de o arhitectură și o splendoare uimitoare.

Beneficiind și de o ilustrație pe măsură, întreprinderea colonelului dr. Petre Otu ne rezervă, așa cum și-a propus și dorit de altfel, o lectură necesară, plăcută și instructivă despre unul din cele mai alese simboluri și repere spirituale ale armatei și ale țării.

Încă de la apariție, cartea s-a impus în lumea medicală, cu deosebire în rândul specialiștilor din medicina aerospațială, prin noutatea și însemnătatea problematicii abordate, dar și prin nivelul superior al demersului științific. Suntem convinși că și aceste considerente au stat la baza decernării unui prestigios premiu "colonel dr. Odiseu Apostol", cu care Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială "General dr. av. Victor Anastasiu" onorează anual autori de certă valoare profesională, deopotrivă practicieni, cercetători și analiști în domenii mai puțin explorate, cu statusuri de deschizători de drumuri în investigarea unor ramuri de larg interes.

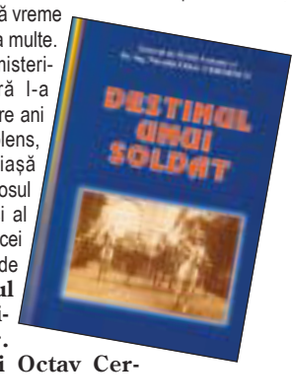
După cum apreciază în prefață profesorul dr. Ioan Bradu Iamandescu, pe care cititorul îl poate regăsi și în Bibliografia citată adesea, semn că avem în față constatarea unei autorități în domeniu, prin subiectul propus și tratat este realizată o premieră în literatura de profil și nu numai.

Autorii, binecunoscuți personalului din Forțele Aeriene, fiind personalități de largă notorietate în alergologie și medicină aerospațială, reușesc să prezinte, într-o manieră didactică demnă de relevat, asemenea unor reputați dascăli, problematica alergologică întâlnită în activitatea pe care o desfășoară cu sârguință, devotament și profesionalism.

Meritul **doctorilor Violeta Perlea, Marian Macri, Sorin Perlea** este cu atât mai mare cu cât alergologia este o specialitate medicală relativ tânără, supusă unui proces permanent de transformare.

Lucrare de pionierat, cartea pe care o semnalăm în această pagină se înscrie, totodată, în demersurile întreprinse pentru realizarea unei autorități socio-profesionale de eficientizare și siguranță maximă a securității zborului, iar pe un plan mai larg se urmărește deschiderea unor noi ferestre spre beneficiul sănătății noastre.

Este de fapt vorba de destinul unui ofițer aviator cu o activitate impresionantă, despre care multă vreme nu s-au știut prea multe. Fiindcă însăși misterioasa sa carieră l-a obligat să acopere ani în șir, nolens-volens, acțiuni de o uriașă importanță în folosul statului român și al armatei sale. La cei peste 90 de ani de viață, **generalul de flotilă aeriană (r) dr. ing. Neculai Octav Cernescu** deapănă în această carte-document amintiri tulburătoare, edificatoare pentru ceea ce înseamnă datoria unui om față de țara în care s-a născut și pe care a servit-o cu un devotament și un curaj ce întrec orice închipuire. Ofițer al Serviciului Secret al Armatei Române, în subordinea vestitului Mihail Moruzov, autorul a fost absolvent al Școlii Militare de Ofițeri de Aviație din Germania, ulterior și al Academiei și Universității Tehnice din aceeași țară, unde a devenit pilot și doctor inginer. Cu misiuni una mai periculoasă decât alta, în Cehoslovacia, Ungaria, Germania, Elveția, Grecia, Turcia, Franța, în colonii africane, precum și în alte țări, unde s-a confruntat cu situații aproape imposibile, purtând nume diferite, îmbrățișând profesii din cele mai diverse, între care cea de violonist. Fostul cercetaș, la numai zece ani, în vremea primului război mondial, orfan, tatăl său pierise în eroicele lupte de la Mărășești, a devenit pilot de clasă pe avioane de observare, de vânătoare, de bombardament, profesor doctor inginer de aviație la catedra celebrului savant Elie Carafoli, și, ulterior, un neîntrecut luptător în cel de al doilea război mondial, un specialist de primă mărime în spionaj și contraspionaj. Secretul unei astfel de reușite se află între copertele acestei cărți. O aventură de o viață în care eroul consemnează momente istorice, multe inedite, despre casa regală, oameni politici, militari de primă mărime din ierarhia statului român și a altor state, acesta este, pe scurt, conținutul tulburătoarei lucrări pe care Editura Ares, din București, o face publică, după atâția ani de tăcere ai Omului, Eroului, care a avut de înfruntat, după inimaginabile acțiuni prin care a trecut, detenția închisorilor și lagărelor comuniste.



Memoriile generalului se constituie într-un exemplu viu de dârzenie, de neînfricare și inteligență, de sacrificiu, pe care numai un om cu patria în suflet îl poate oferi.

134